ゲームとリアルを結ぶ公式ガイドブック

大丈夫(だいじょうぶ)。

ファミ通の攻略本だよ。

首都高バトルR
公式ガイドブック
J・K VOICE 編著 ファミ通 責任編集

J・K VOICE 編著 ファミ通 責任編集

首都高バトルR

「車が好きだったんじゃない。つるんで走るのが楽しかったんだ」
単車から四輪へ、暴走族からレーサー、そしてチューナーへ
車というものを身体で感じてきた坂東正明氏が
車業界の未来を見据えた厳しい目で
レースゲームの現状を憂い、本来あるべき姿について
『首都高バトルR』を通じて熱く語る

身体で覚えた車の原理 レースで勝つことはその確認

車を速く走らせるってことは、抵抗と摩擦・フリクションロスとの戦いでね。タイヤと路面に関しても、エンジン内の構造に関しても、車体と空気の流れに関しても、いかに抵抗を少なくするかが問題なんだ。それを解決してやれば、車は速く走る。そして、車を速く走らせるのがレースというものであって、レースというものは結果だけのものなんだ。予選結果が速かろうが、公開練習が速かろうが関係ない。それが翌年になって評価となって返ってくる。ただ、俺は人の評価なんて全然関係ない、自分の中で確認が取れればいいだんだよ、別に。

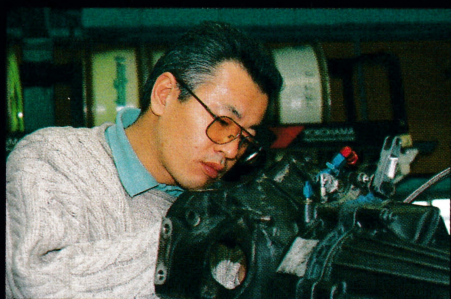
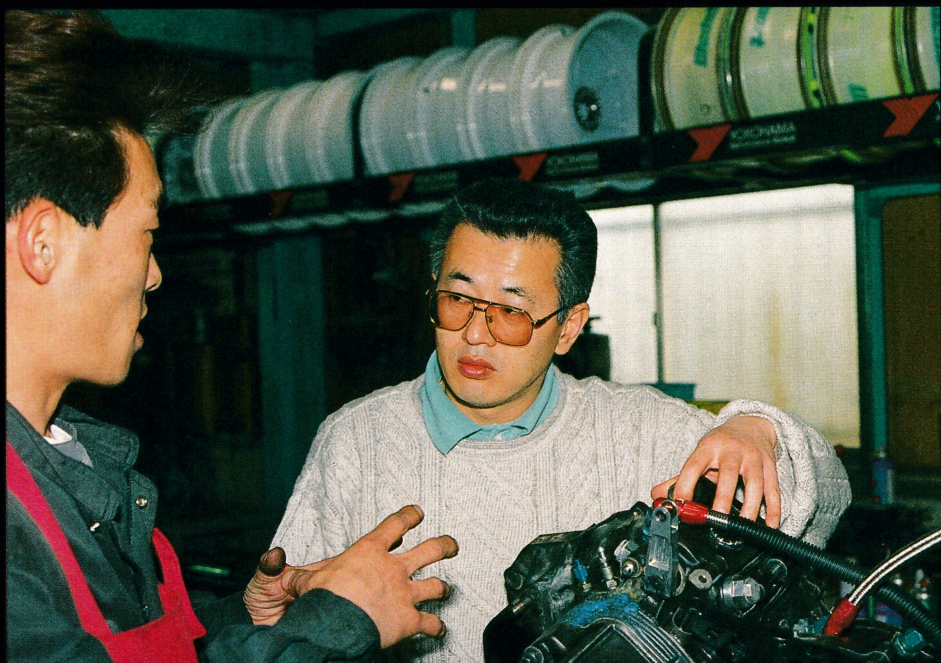
レース世界のＦ3000だとかＦＩだとかをやっておられる方々は理工学部を出て、空気が見えるとか講釈を言いながら、Ｇを感じるという本来肉体感覚的なものを数字的に求めている。俺の原点はそんなもんじゃない。自分が走るがために身体で感じるものを求めてきた。知識を得るということは後からついてきたんだ。20代の頃はイケイケって部分で「ここは呼吸を止めてアクセル全開で行っちゃえばなんとかなる」なんて思ってよくひっくり返ったけど、その頃に今の知識を持ってればもっともっと速い人間に育ったんじゃないかなと思うね。ま、そうやってきたことが間違ってないと思うからこそ、その裏づけを数字で証明するものが欲しくなってきてる。方向性が間違ってなかったってことを確認する時期に

正 interview 明

きてると今は思う。これはもう趣味の世界の話。
「趣味」っていうものは、満喫するのもさせるのも大変でね。自分の力量がなくても道具に頼るっていうのは当然ながら出てくるよね。技術がなければ道具を良くしなければならないし、技術があっても道具はどんどん欲しくなる。より良いものを求めていく。趣味っていうのは、そういうものなんだ。だから、人の趣味を満喫させる仕事っていうのはどこまでいってもきりがない。メーカーは採算を考えて何億という金額をレースに投入するわけでしょ、1年間で。じゃ、その額を個人が動かせるかっていったら、いくらなんでも動かせるようなもんじゃないし、俺らの技量でスポンサー取ったって1億がいいとこでしょ。それで勝とうと言うんだから、それなりの厳しさはあるよ。それでもレースっていうのは、運であるとかコンディションであるとか、何が起きるかわからない。誰でも、勝つ可能性は1%くらいはあんじゃない(笑)。1%だって、それに燃えちゃえばやるんであって、レースなんてそんなもんだよ。

背中で車の挙動を感じる身体と車が一体になる瞬間

車の挙動というのは、数字的なものではなく、背中が感じるものだ。それを感じるためにもポジションが大切なんだよ。まず、肘が曲がっていることがセオリー。例えば、パニクったときに「あっ」と思って息を吸う。ブレーキ踏む足も、ハンドル握った手も、突っ張った状態になって硬直する。肘を曲げたポジションならば、その肘が伸びきって硬直するまでの時間にハンドルを切ることができるかもしれない。呼吸に関して言えば、吐きながら動くということ。息を吸いながらぶん殴れないのと同じでね、吐きながらなんだよね。吐きながらいくんだよね。吐きながらいけば必ず動くものがある。それから、目線を一点に集中させないことも大切。「あっ」と思って人を見ていると絶対、人のところへ行くんだよね。目をそらせば、そらした方向に回避して行くんだよね。絶対、身体が動くんだよね。そのくらい車と身体は一緒に動くはずなんだ。
だから、背中の半分ぐらいまでシートにつけて、そこでひとつひとつの挙動を感じていく。一番安心なのは、ブレーキング荷重で前が沈んだときに後ろも遅れて沈んでから一緒に流れるというもの。要は沈んでからゆっくり流れるんだったら「あっここで流れるぞ」という挙動がわかるから安心なんだよ。でも、沈まないで流れたら、速すぎて挙動が掴みづらい。一回沈んで、ワンクッションおいて、「沈んだ、流れるぞ」ってわかったうえで流れてくるっていうんだったら対応のしようがある。けども「前に荷重がかかりました、切るぞ」って瞬間に後ろが沈まないで「スパン」と流れてくると、結構つらいんだよね。だからその挙動を全部背中で感じないといけない。背中から感じたものが、頭に行って足を動かして、アクセルオンオフであるとかブレーキである

正

とかを動かす。それに対応して手が動いて、ハンドリングがついてくる。そういうもんだ。

挙動を覚えて早く走る それが『首都高』のテーマ

例えゲームでも、それは変わらないはず。確かにゲームの中では、背中で車の挙動を感じることができないよ。ただ、アクセルワークとハンドリングをコントローラーに置き換えたものとしては、挙動的にかなり近いものが、前作で既にできていたと思う。アクセルをオンにしておいてから、ほんの気持ち放してグッと入れると、ブレーキングしないでアンダーステアのまま立ち上がれるラインがあったりするところなんか、かなり実際の挙動に近い。

ドリフトして速くなることは実際にはないんだけど、ゲームだから速さも欲しいだろう。だから、アンダーステアの４輪ドリフトでも後輪ドリフトでも、それをすれば次のコーナーでの立ち上がり速度が速くなるようにしろ、というようなことを開発メーカーには再三言ってきたんだ。ドリフト中に車速は伸びませんよと。だけど、なかなか難しいようだね。

ゲームの中で絶対に再現して欲しいのは、やっぱり挙動だよね。車の挙動。アクセルの入れ方やハンドリングに関しても、カウンターステアであるとか、カウンター当てないで４輪ドリフトでアンダーステアできっかけ作ってうまく走っていくという感覚がもっとシビアに出るといい。なおかつ、それに車速がついてくればいい。ライン取りはその先の話。それができた上でなら、ゲームとしてのタイムアタックっていう世界があってもいいと思うんだけどね。

俺も小僧の暴走族の頃は何にもわからなかったからね。免許を持ってないし車もわからないような子が免許を取ろうっていうときに、少しでもそういうものがわかっているのといないのとって、全然車の作り方も違うし、車業界に入ってきた場合だって進歩の仕方が全然違うと思う。それこそ40歳の俺の頭が18歳の頭の中に入ってたら凄いだろうと思うし、そういうものを少し格好づけでもいいからゲームの中から生まれてきたら全然違う世界が出てくると思う。そうなったら、2000年を超えた頃には、すごいレーサーとチューナーが一杯いるかもしれないよ。画面に映るだけのゲームって言っても、目で見てるものの影響って凄いからね。300キロを超えた世界っ

坂東正明 interview

Masaaki Bandoh

ていうのは、ストレート走っているときのGT-Rなんてそのまんまだからね。音も「うわー壊れるんじゃないのコイツ」って思うぐらい自分たちが感じるものがあるよね。車速にしても、やばいよ、これは怖いよっていうのが最初やった印象だったよね。それだけを目で追っかけてて何時間もやって、自分の車に乗ると、もの凄いスピード出てるからね。前作にしても３時間以上やって車に乗ると、もの凄いスピード出てるからね。それは怖い。

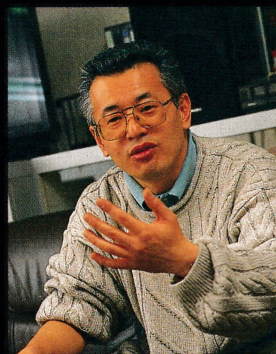
走りに関しては「ゲームだから速さの爽快感も」というゲーム屋の言うこともわかるけど、『首都高』シリーズに望んでるものは、挙動の楽しさであって、速く走る楽しさじゃない。挙動を覚えることが速さにつながっていくようにしないといけない。ただ単純に行けるんであれば、それこそ鈴鹿のシケインが６速全開で抜けられるっていうものになってるんであれば、それは全然違う方向に進んじゃってるっていう話。ブレーキングもしないで130R出てきたままの車速でラインが読み取れて、そのまんま行けちゃうってのはありえない話なんだよ。あくまで行けないっていうのが前提だ。ブレーキングして楽しむという方法であったり、アクセルを抜いて挙動を覚えるってのが『首都高』のテーマなんだ。

スピードが出るのはもちろん構わない。ただし、それで走りきれてしまうのは困るんだ。俺の名前を使っている以上、車の挙動については他のゲームには絶対に負けないこだわりでやっていきたいよな。

「これから」の子供たちへ 俺が考えるこれからのゲーム

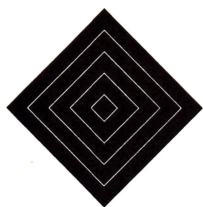
仕事でもなんでもそうだと思うけど、まず好きという感情を大事にして、好きでやっていればそれで食えることも出てくると思うんだよ。その題材と思えるようなものが、『首都高』の中で少しでも補われればいいと思う。これが全てではなく、それこそ車

を実際に走らせてみればまた違う。
車を速く走らせるゲームとは言っても、現実には法定速度があるわけで、車はあくまでも交通の便というものを主体に考えないといけない。楽しみ方だけを教えたんではどうにもならないかもしれない。そこに交通法規があるのだから、そういった要素も徐々に入れてこなければいけないと思ってる。
実際、ROMが進化してくればどんどんそういうこともできるようになるんだから。容量が大きくなれば、まだまだ入れたい要素は一杯ある。要は、チューニングシステムを覚えさせるというのが、このシリーズの原点にあって、車の挙動であるとか、こんなことをすると面白いとかいうことを、一個ずつ教えていく目的を持っている。そうした要素を追加していくことによって、少しずつ段階的に車を覚えていく。最終的にはエンジンの部品ひとつずつ全てを自分で作るところまで行きたい。例えば、カムを作るのであれば、NC旋盤で丸棒の状態から入れて、角度を自分たちでつけるところまでできたら面白いだろう(笑)。そうしたシリーズを通じて、頭でっかちのチューナーが存在していってもいいと思う。あとは自分で実際にいじくってみればいい。それだけのものがあれば、日本でＦＩを動かせるようになるかもしれない。それくらいの技術者を育成できる要素を入れられれば面白いかなと(笑)。
それに車なんてぶつかったら壊れていいんだよ、そこでゲームオーバーで。実は、一番最初から言ってるのは、オービスをつけろやってこと(笑)。オービスのところをダーンって通ったときには、もう免停で終わりにしちゃえばいいんだよ！　本当に何キロオーバーかによって、バスっとその場で写真撮られてゲームが終わっちゃってもいいから。そういうものを入れてもらってもいいと思う。東北自動車道なら上空からヘリコプターが監視してるんだから、それも入れてやる(笑)。実際にそこを車で通ったときに「ここは危ないんだよお父さん、ゲームの中だとここにオービスっていうのがあって終わっちゃうんだよ。だから気をつけなよっ！」なんてお父さんに注意する子供がいてもいい(笑)。「お父さん、ヘリコプター飛んでる。あれって計ってるんだよ！」って。それぐらいの気持ちでゲーム作ってもらわないと。やはり実車に近いっていうものが原点だから、そういったものをゲームに取り込んでいって、それこそお父さんが、「おめえ優秀だなあゲームやってて」って言われるようなものになれば、いいんじゃないの(笑)。これを通じて、ひとつでもコミュニケーションがとれればさ。

PROFILE

坂東正明

「親分」と敬称され、慕われ続けるレーシング界の名チューナー。今年はJTCCにエクシブで、JGTCにはシルビアでドライバー織戸と共に参戦する。また坂東商会からは新しいパーツブランド「SEA-LA ZONE」がリリースされる。昭和30年1月15日生まれの42歳。最初に手に入れた車はＢ110サニー。座右の銘は、「為せば成る」「たかが我が道、されど我が道。

C O N T

E N T S

本書の説明

「レースゲームにはふたつの種類がある」というのが本書を製作する我々スタッフの見解である。ひとつは『レイジレーサー』(ナムコ)や『マリオカート64』(任天堂)に代表される爽快感を追求したレースゲーム、一方は『首都高バトルR』のようなリアルさを追求したレースゲームである。そのどちらもが、架空の環境に再現されたゲームという点では同じ土俵にあり、方向性の違いはあくまでも虚構の世界の中での「爽快感」や「リアルさ」ということになるだろう。例えば、「爽快感」が非現実な楽しさ、虚構の内部で完結する楽しさという方向性を肯定したものであるとするならば、『首都高バトルR』は実在する世界と車をモデルとし、車の挙動やパーツをより現実に近づけようとすることで「現実的な楽しさ」を目指すものであると言えるのではなかろうか。

『首都高バトルR』を『レイジレーサー』と「ゲームとして」比較すると、爽快感に物足りなさを感じることがあるかもしれない。確かに『首都高バトルR』では、360度スピンしながらコーナーを曲がることはできないし、もちろん赤ガメなどというアイテムも存在しない。その点において「爽快感」は足りないのかも知れない。だが『首都高バトルR』はそれでいい。楽しさのベクトル、つまり開発者サイドがプレイヤーに楽しんでもらおうとする方向性が「爽快感系レースゲーム」とは異なるからだ。

では、「リアル系レースゲーム」の楽しさはどこにあるのか。開発者がプレイヤーに楽しんでもらいたいと思う要素は何なのか。

それは、車の挙動である。

ゲームに登場する9車種は、それぞれ個別のスペックデータを持っている。しかし、車種の違いの最も重要な要素は、設定された最高速や加速などのスペックデータではない。走行させたときの、それぞれの車種特有の挙動であり、それを操作するために要求されるドライビングテクニックの違いである。

これこそが、『首都高バトルR』が目指す「リアルさ」の基本であり、車そのものの楽しさの基本でもある。そして、『首都高バトルR』には、それぞれの挙動や特性を踏まえたうえで、プレイヤー各人の走りに合わせたチューニングを可能とするために、豊富なパーツを用意してある。これによって、挙動の違いを、さらに別の角度から感じ取ることが可能となった。

『首都高バトルR』には、アクセルをベタ踏みであらゆるコースを爽快に駆け抜ける「爽快感系レースゲーム」にはない、アクセルワーク・ブレーキング・ハンドリングによって車を「操る」楽しさがある。その「操る」という楽しさこそが、「リアルさ」なのである。グラフィックやサウンドやデータがリアルなのではない、そこで味わうことのできる「楽しさ」そのものがリアルなのだ。繰り返そう。実車を「運転する」楽しさと同質のものが、「操作」することで味わえる。同質の楽しさ。それがリアルなのだ。

本書では、そんな楽しみを倍増させたいと、大きくは以下の3つに解説及び攻略の焦点を合わせている。

●マシンカタログ

実車をモデルとした全9車種を、チューナー、走り屋、ゲーマーにより〝こだわり〟を重点的に解説している。

数値からは把握しきれない各車種の挙動などを読み取って、自らの運転に最適な車を選択して欲しい。もちろん細やかなマシンスペックやスペシャルカーの出現条件なども紹介している。

●パーツカタログ

ゲームから一歩離れた現実のチューニングにおける各パーツの役割や効果などを解説しているパーツ解説と、ゲーム上での効果を表にしてまとめたパーツデータの2部構成になっている。

上昇数値だけで購入するパーツを選ぶのではなく、そのパーツの現実の役割や効果などを考慮して購入するパーツを選択してくれれば、楽しさも増すことだろう。

●コースガイド

全5コースを紹介、攻略している。ベストと思われるラインディングの解説もしているので、ドライビングの参考にして欲しい。

当然だが、マシンカタログ、パーツカタログよりも、はるかにゲーム寄りの構成になっている。

用語辞典について

専門用語というものは、あらゆる世界に存在する。当然、車の世界でもそれは例外ではない。語るべき内容を掘り下げようとするとき、必ずといって言いほどぶち当たるのが、このマニアックな言葉である。より面白い内容を引き出そうとするときに、避けて通ることのできない壁のようなものだ。そのため、本書では車世界の専門用語を数多く使用せざるを得なかった。それらの言葉には、文章中に赤色を付け、巻末の用語辞典に説明を載せた。参考にして欲しい。

解　説　者　紹　介

チューナー
北林　治
Osamu Kitabayashi

チューニングショップ「PENTROOF」代表取締役。ライトチューン国内最高速の記録をスープラにて打ち立てた新進気鋭のチューナー。マシンカタログ、パーツカタログ、実戦車レビューにてコメント。

走り屋
若佐　誠
Makoto Wakasa

知り合いの車を次々と乗り回し、車の限界値を見い出す街の走り屋。いままでに運転した車は数知れず。マシンカタログ、コースガイド、実戦車レビューでのコメント及び本書全般の構成を担当。

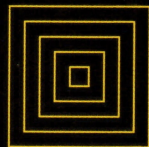
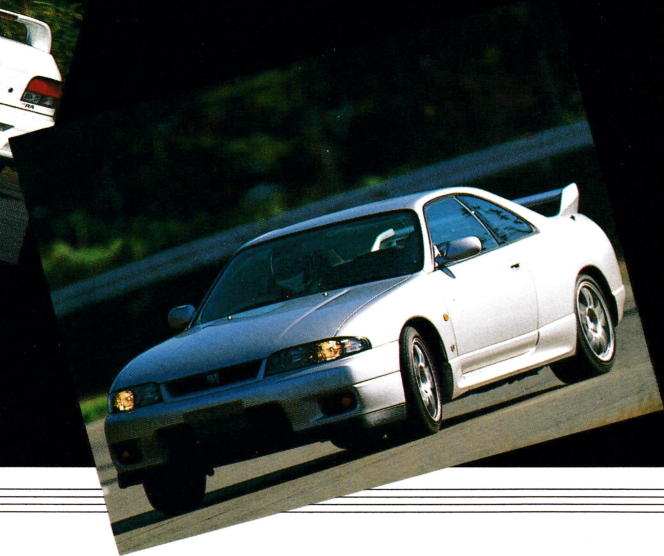
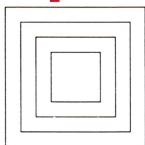
ゲーマー
新城健一
Kenichi Shinjo

RPGやSLGをはじめ、あらゆるジャンルのゲームをたしなむライター。当然、レースゲームに関しても熟知している。が、実車には疎いほう。本書全般のゲーム攻略と執筆を担当。

注意

『首都高バトルR』は、実在する場所をモデルとして使っているが、実際の場所や車とは直接関係しない。また、本書で掲載している全ての写真はイメージ写真である。本書の全ての内容と、実在する場所や車とは一切関係はない。本書は『首都高バトルR』というゲームの攻略本であり、実車のチューニングや暴走好意を勧めるものではない。本書に掲載してある内容を実際の車で行うと、道路交通法規違反となって、法的処罰の対象となる。

MACHINE CATALOG

マシンカタログ

鋼鉄の筋肉が躍動し
エレクトロニクスの頭脳が冴渡る
速さのヒエラルキーの頂点を目指す
システマチックな獣達
己のポテンシャルを引き出してくれるドライバーという魂を
コクピットに迎え入れるその時を静かに待つ
世界を一変させる速度で駆け抜ける姿が
真夜中の首都高に咲き乱れる

chapter 1

マシンカタログの解説

首都高を走る相棒を決めるために

この章では、最初から選択できる６車種の解説と、スペシャルカー３車種の出現条件を紹介していく。

ゲームは車を選択するところから始まる。ゲーム中では何を選んでも構わないのだが、まずは、この章に目を通して、車の特徴を知ることから始めて欲しい。やみくもにどれかを選ぼうとするのではなく、車を知ることで、そこから自然と自分の相棒となる車が決定し、走りを通じてそれは愛車となっていくはずだ。

車を選ぶ観点は何でもいいだろう。モデルになっている実車が好きだから、フォルムがカッコいいから。それらも車選びの重要な要素である。

要は、その車を気に入り、手間ひまをかけてチューンし、乗りこなしてみたいと思えるかどうかを見極めればいい。

レースゲームでの車の特徴と言えば、スピード、ハンドリング、グリップといったあたりのスペックデータの比較で見えてくる数値差になるのだろうが、『首都高バトルＲ』では実際に走らなければ分からない挙動こそが最も大きな特徴となっている。それによって、コーナリング時のラインや、操作感覚が全く別物になっているからだ。そのため、マシンカタログには、スペックデータの他、チューナー、走り屋、ゲーマーによるそれぞれの分野から見た解説を加えてある。これらによって、実際に走らなくとも、その車のおおよそのイメージを摑むことができるだろう。

それらを参考に、自分の走りに合った、もしくは付き合ってみたいと思える車を見つけ出して欲しい。

マシンスペックの説明

■**全長**：車のフロントからリアまでの長さ。基本的に全長が長いとホイルベースも長いということになるので、小回りは効かない。

■**全幅**：簡単に言えば、車の左右の幅。実車の場合なら、全幅があると車内が広いわけだから「居住性がいいわね〜」ということになるのだろうが、ゲームの場合には居住性もへったくれもない。右左のタイヤ間距離の違いによる挙動の変化に注目しよう。

■**全高**：地面から屋根までの、車の高さのこと。全高が低いということは低重心になるということ。空力も多少良くなる。

■**車両重量**：車の重さ。ゲームではパーツを交換しても変化なし。同じ馬力のエンジンを積んだ場合、車体が軽い方がスピードが出る。

■**エンジン**：車を動かす動力を生み出すもの。人間で言うと心臓に当たる。NA、ターボ、ロータリーなど、さまざまな種類がある。

■**総排気量**：エンジンが吐き出す排気ガスの量。要は、エンジンの吸入量の大きさを意味していて、これが大きいほど、たくさんの燃料を燃やしているエンジンということになる。

■**最高出力**：エンジンがどれだけの仕事ができるかを示したもの。馬力で表現される。単位はPSで、１PSは、１秒間に75kgのものを１m引き上げる力を意味している。

■**最大トルク**：エンジンがどれだけ力強くクランクシャフトを回しているか、ということ。いくら回転が速くても、弱い抵抗で簡単に止まってしまうようでは、トルクが小さいということになる。

■**駆動方式**：エンジンの位置とエンジンが動かすタイヤの位置を示している。これらの組み合わせによって、走行中の車の挙動が違ってくる。例えば、エンジンが前にあれば重心のかかる前が沈んだ状態になるし、真ん中にあれば前後のバランスが取れている。前輪駆動なら引っ張られるように走るし、後輪駆動なら押し出されるように走る。それぞれの組み合わせで、走行中の車に表れる、前後左右の沈み方や浮き方、滑り方の組み合わせも変わってくる。

■**カラー**：ゲームで選択できる車の色。１車種につき３色ある。

■**最高速度**：ゲームでの最高速。フルチューンした時の速度をマニュアル(MT)とオートマチック(AT)にわけて掲載している。

TYPE-FD7はロータリーエンジンを搭載した唯一の車。エンジン系内部パーツにはロータリーエンジンにのみ装着可能なパーツが存在する。ロータリーエンジンのコンセプトは、軽量コンパクト。どこまで再現されているだろうか。

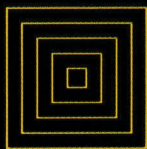
駆動方式がMRのTYPE-NS。4WDでもFRでもない、独特の挙動を楽しむことができる。ハンドリングなどの限界の高さが特徴か。

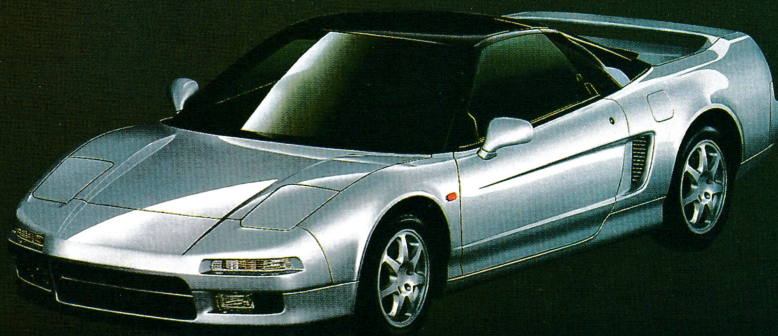
◆マークの説明

スパナマーク　P11で紹介しているチューナー・北林治による解説。モデルになっているであろう実車はどのようにチューンしていくかについてまとめてある。

ハンドルマーク　P11で紹介している走り屋・若佐誠による解説。こちらもモデルになったであろう実車の特徴や走らせ方などについてまとめてある。

コントローラーマーク　P11で紹介しているゲーマー・新城健一による解説。ゲーム上の車の挙動や特徴などについてまとめてある。

MACHINE
CATALOG

TYPE-NS

軽やかな肉体と恐るべき力

V-TECエンジンのミッドシップカー

ゲーム中のTYPE-NSのモデルとなったであろうNSXは、HONDAのパフォーマンスコンセプトと超軽量アルミボディによって動力性能と快適性能を同時に実現するという考えで設計された。NSXの中でもTYPE-Rは、'92〜'95年の間に限定モデルとして生産された、レーシングレベルのドライビングプレジャーを追求したものである。NSXのセオリーであるNAにこだわり、280馬力のパワーを3000〜7000回転の領域で活かし、力強くシャープな加速が味わえるマシンとなっている。また、ミッドシップレイアウトにより、前後の重量配分もより理想に近づき、コントロール性も高い。ゲームに登場するTYPE-NSはどのような車に仕上がっているのか。

**TYPE-NS
スペック**

項目	値
全長	4430mm
全幅	1810mm
全高	1170mm
車両重量	1230kg
エンジン	V型6気筒DOHC
総排気量	2997cc
最高出力	280ps/6500rpm
最大トルク	30.0kgm/5400rpm
駆動方式	MR
カラー	銀、黒、黄
最高速度	341km/h(MT) 319km/h(AT)

足回りのよさが魅力 マフラーとROMチューンで

この手の車は、ノーマルでも足回りがいい。僕なら、まずはノーマルで走って様子を見てみます。とりあえずチューンをしたいというのなら、確実に速くなるマフラーですね。マフラーとROMチューンすれば最高速は伸びますから。NAなんで、馬力を上げるにはメカチューンをするしかない。ローコンプピストン、カムシャフト、フルカウンター、パワーフロー、エキゾーストマニホールドといったパーツのチューンです。それから、自分の走りに合わせて、足回り、冷却系・インタークーラー、ラジエター、オイルクーラーをチューンしていけばいいと思いますよ。実際にはチューニングに持ってくるお客さんが少なくて、チューンする機会も少ないですね。

ゲームでもターボエンジン用のパーツは、もちろん装着できない。実際にNAエンジンを改造する場合、同じ馬力を上げるにも、NAエンジンはターボエンジンを改造する10倍ほどのコストがかかるらしい。

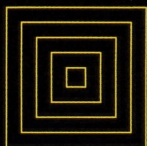
しなやかな挙動を コーナリングで楽しむ

ミッドシップの特性を活かした、コーナリング性能がとても高いマシンだ。アルミボディの一体成形型で、ボディ剛性に優れ軽量化ができている。そのため足回りがしなやかに作られていて、ハンドリング性能やブレーキング性能が良く、コーナリングスピードが上げられる。MRだから、スタートしたときに前に出るトラクション性能が6台中で一番優れている。フォーミュラーカーが全てミッドシップになっていることからも、それがわかるだろう。重心をできるだけ真ん中に集めて、前にも後ろにも余分な部品がついていないんだ。車の大きさは空力と軽量化でカバーできるので、同じ3リッターの車の中では、一番しなやかな挙動が得られるようになっている。乗る楽しさは、やっぱりNAであるってこと。V-TECというエンジンのフルポテンシャルを引き出して乗りこなすことが、この車を運転する最大の楽しさだと思うね。

タイムアタックには弱いが バトル向きの実戦用マシン

唯一のスポーツマシンだけあって、無駄を省いた「走るためだけの車」という印象が強い。トラクション性能や加速性能に優れ、コントロールがたやすく、ブレーキング時の挙動が安定している。NAエンジンであるため、装着できないパーツがいくつかあり、最高速では他の車に遅れをとってしまう。タイムアタックには正直言って向いていない。しかし、装着できないパーツがあるということは、それだけチューニングにお金がかからないということであり、シナリオ向きと言えるかもしれない。また、グリップの限界値が他車よりも高いという感触があり、グリップの限界を越えたときの操作性にも優れている。回頭性の良さは、対戦向きと言えるだろう。

トラクション性能と加速性能に優れているため、スタート時にはTYPE-NSならではのスマートな爽快感が味わえる。

MACHINE CATALOG

TYPE-GT

大地を吹き抜ける鋼鉄の風

4駆の能力を活かし切る最速マシン

ゲーム中のTYPE-GTのモデルとなったであろうスカイラインGT-Rは、「意のままに操れる」をコンセプトに、「走る、曲がる、止まる」の各性能を中心にNISSANが開発を行ってきた。高度化した全体剛性と局部剛性により、４輪ドリフトの挙動が掴みやすくなっている。また「４輪全ての能力を活かし切る」という姿勢から、空力特性に優れたボディシルエットをベースに、前後のリフトバランス、ブリスターフェンダーの形状、フロントスポイラーと可変リアスポイラーの形状を決定し、前輪のグリップを逃がさず安定したトラクションを維持し、矢のような直進性と高速旋回性能の両立を目指している。このマシンにTYPE-GTはどこまで近づくか。

TYPE-GT スペック

全長	4675mm
全幅	1780mm
全高	1360mm
車両重量	1540kg
エンジン	直列6気筒DOHCターボ
総排気量	2568cc
最高出力	280ps/6800rpm
最大トルク	37.5kgm/4400rpm
駆動方式	4WD
カラー	紫、銀、赤
最高速度	372km/h(MT) 344km/h(AT)

最大の特徴は4駆であること エンジンはフルチューンまで

昔、乗ってた。チューンの順番としては、まず足回りをやってから、マフラー、コンピュータ、エアクリーナー、プラグとやっていきますね。僕も最終的には、エンジンのフルチューンまでいきました。足回りに関して言えば、スプリングはやわらかくショックは硬く、と「しなやか」に仕上げましたね。僕は4駆をFFベースとして考えているんで、どちらかといえば前輪の方をやわらかめにチューンします。峠とかを走ると、車体の大きさ的な問題からインプレッサには負けるけれど、同じ大きさのスープラと比べたら、4駆の強みでぶっちぎりに速いですね。

ショックとスプリングの組み合わせの行き着くところは、「個人の好み」となるだろう。本書ではジムカーナショックとスペシャルスプリングの組み合わせを推奨する。

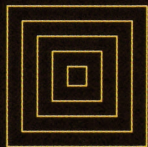
弱アンダーステアで コーナリングを攻めていく

レスポンスのいいエンジンチューニングをこころがけて、しなやかな足回りを作る。首都高で一番必要なのは継目の段差を克服することだから。レース場の足回りとかで実際に首都高を速く走れると思ってんのは、車を振り回して乗ってるからで、走りのどっかに負担がかかってる。重いというのが最大の欠点。100キロくらいの低速のステージで走っているときは、車体の重さをパワーでカバーできる。だけど最高速になったときに、空力の悪さが影響して、それは想像を絶する挙動になる。乗り方の注意は、弱アンダーステアで曲がるってこと。フロントで必ず荷重を感じてコーナリングしていってそこからアクセルを踏んでいった状態でテールスライドするかしないかの微妙なバランスでアクセルコントロールする。それができれば、すごく速い車になる。余裕がない人は、コーナーの手前でアクセル抜いて無理につっこんで、車の性能だけで無理やり曲げようとする。だからアクセルが遅れる。これじゃ、4駆のメリットを何も活かしてない。これは運転の基本だから、これができればどの車を動かしても、ある程度の速さが引き出せるようになると思うよ。

最高速重視 ドリフトで駆け抜ける

車体重量が重いので、ハンドリング性能が悪い。ただし、そこはさすがに4WDだけあって、ドリフトコントロールが容易だ。言ってしまえば、曲がりにくいけれど滑り出してからの安定性には優れている、となる。

全てのコースで最速ラップを叩き出したマシンであり、対戦、シナリオ、タイムアタックでベストを目指すならば、この車以外はないだろう。ただし、最高速があまりにも速いため、初心者には逆にラインを取りづらいという問題が出てくるかもしれない。

ドリフトしてからのコントロールの良さは4駆ならではの感触か。他を寄せつけない圧倒的な最高速も魅力のひとつ。

モータースポーツの悦楽

圧倒的なパワーと操縦安定性

ゲーム中のTYPE-SUPのモデルとなったであろうスープラRZは、FRであること、コントロール性の高いサスペンション・チューニングがされていること、を基本条件にTOYOTAの最上級スポーツカーとして設計された。アンダーボディにまでおよぶ整流対策により、圧倒的な操縦安定性を実現。エンジンと6速MTの整合性によりエンジンの持つポテンシャルを最大限まで滑らかに引き出し、ツインターボならではのハイパワー＆ビッグトルク、そしてスーパーレスポンスがスポーティドライブの醍醐味を存分に味わわせてくれる。この人気FRスポーツカーを、TYPE-SUPはどこまで再現してくれるのか、期待が膨らむところである。

TYPE-SUP スペック

全長	4520mm
全幅	1810mm
全高	1275mm
車両重量	1490kg
エンジン	直列6気筒DOHCターボ
総排気量	2997cc
最高出力	280ps/5600rpm
最大トルク	44.0kgm/3600rpm
駆動方式	FR
カラー	濃緑、黒、青
最高速度	344km/h(MT) 302km/h(AT)

リミッターカットと足回り 2駆で4駆をぶっちぎる

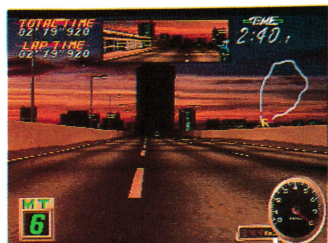
以前はこれで湾岸を走ってました。チューンの順番としては、足回り、マフラー、コンピュータ、エアクリーナー、プラグ、EVCかな。エンジンはリミッターカットだけやっておけば、あとは足回りのチューンだけで、そこそこいけるマシンになってますね。その足回りは、FRなんで、前を硬めにして駆動輪である後ろをやわらかくセッティングするといい。同じ馬力のスープラとGT-Rだったら、空力の関係で、スープラの方が速いんです。ただ、これは直線での話。コーナーが入ってくると、やっぱり4駆の方が有利なんです。でも、その4駆を、2駆でぶっちぎるのが好きなんですけどね。お客さんの中でも、スープラを持ち込む人は多いですね。

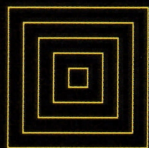
ハイスピードコーナリングを グリップ走行で楽しむ

最初からミッションが6速。これは、ターボの回転を使う領域を細かく分けてるから、シフトチェンジのタイムロスが少なく、パワーを上げたときに最大トルクから最大馬力の間の幅が狭くてすむ。乗り心地は、ノーマルでも速いだろうね。みんな硬さとしなやかさを追求するわけ。硬さはハンドリングに対する反応、しなやかっていうのはコーナリングを維持できるかってこと。直線より、ゆるやかなハイスピードコーナリングを楽しむタイプだから、確実にグリップ走行するよ。パワーがあって、脱出加速で稼げるんだから。コーナリングっていうのは、その人それぞれのテクニックだから、タイヤを鳴らして速い人もいれば、グリップ走行で速い場合もある。パワーは出ても4駆ではないので、極端な馬力を上げないかぎりは扱いが楽。ただ、スープラはFRだから、アクセルを大きく開けられないし、ハンドルも大きく切れない。他の車をよけながら走るってことになると、修正を効かせながらのテクニックが重要だ。

ゲームに登場する車の中でも、初期状態から6速MTなのはTYPE-SUPだけ。

性能に疑問あり 加速性能とFRの味で楽しむ

おそらくこのマシンのモデルであろうスープラの良さが、まるで反映されていないように感じられる。本来ならば、ゲーム序盤から使用できる6台のマシンの中で、最速であってもおかしくないのだが、何故か最高速が遅い。確かに加速性能は優れており、最高速までの到達時間は短い。だが、肝心の最高速が遅いのでは仕方がない。また、車体重量がかなりあるので、ハンドリング性能も良いとは言えない。中身で勝負するには厳しい車となってしまっており、コーナーを抜ける際に、FRの特徴を活かしたパフォーマンスを楽しむのが無難なところか。

最高速重視でフルチューンした場合の最高速は344キロ(MT)。なんと6車種中5位という記録。TYPE-LANやTYPE-IMPに劣る。

MACHINE CATALOG

TYPE-FD7

美しきスポーツカーの系譜

圧倒的加速力・ロータリーロケット

TYPE-FD7のモデルとなったであろうRX-7は、MAZDAのフロントミッドシップ・ロータリーマシンとして、常にモータースポーツと共に進化し続け、世界の注目を集め続けてきた。エルゴノミクス（人間工学）デザインを採用したシフトノブが、ドライバーの鋭敏なシフトチェンジに呼応する。17インチ用大径ディスクローター。フロント異径4ピストン。ロータリーパワーを御するためのブレーキシステムが、その強靱な走りを物語る。その圧倒的な加速力でロータリーロケットと呼ばれ、ル・マンの観客たちを魅了したレーシングロータリー特有のエキゾーストノートに、TYPE-FD7はどこまで迫ることができるのだろうか。

TYPE-FD7
スペック

全長	4280mm
全幅	1760mm
全高	1230mm
車両重量	1250kg
エンジン	13B型2ロータリーターボ
総排気量	654cc×2
最高出力	265ps/6500rpm
最大トルク	30.0kgm/5000rpm
駆動方式	FR
カラー	赤、黒、黄
最高速度	334km/h(MT) 300km/h(AT)

400馬力まで引き出し硬めの足回りで攻める

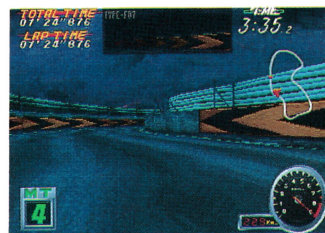
まずは、マフラー、コンピュータ、EVC、足回りはサーキットでまとめます。首都高をぐるぐる回るのって、サーキットと同じなんですよ。僕ならまず、サーキットショックを入れて様子を見ます。そして、冷却系・ラジエター、オイルクーラー、インタークーラーのチューン。最後にタービンってなるんですけど、実車だったらノーマルのままでもいいと思う。インタークーラーまできっちりやってあげれば、ノーマルでも400馬力まで出せるんですよ。低速から回ってくれるんで、乗りやすいですしね。

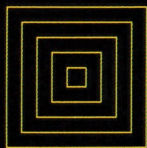
ロータリーのコツを掴んで滑るようなコーナリングを

セブンは超ピーキーなハンドリングマシン。グリップで走行したときに、コーナリング速度が速い。車重が軽いから他の車がタイヤ滑らせて曲がらなきゃいけないコーナーをグリップ走行で曲がれる。そのうえでのドリフト走行だから、コーナリングスピードが速くなる。コントロールできる速度域が高い。実際ドリフト走行で使ってる人間より、ドリグリって世界。ハイスピードでコーナーに突っ込んで行って、グリップできるかできないかの所でアクセルオン。派手なドリフトパフォーマンスじゃなくて滑るように走る。で、やっぱりハンドリングがいいから、その車の限界内で走ってるかぎりは誰でも速く走れる。そのかわり、パニックになって車が変な挙動を示したときに、カバーするのはテクニックがなきゃ無理。カウンター当てなければ、車は振ったまま戻ってこなくて、コマになっちゃう。パワーもあるしね。ロータリーエンジンの特性としては、レスポンスの悪さがある。アクセルオンオフの繰り返しにすぐ反応してくれない。ロータリーはモーターのような遠心運動の繰り返しだから、急に止まらない。慣性で回っちゃう。だから、コツがわからなきゃ、アクセルコントロールが難しいんだ。

重量が軽くて車体も小さいのに力持ち。実際は燃費が悪いなどと言われるが、このゲームにはガソリンなどというものは存在しない。

旋回性能をフルに活かしコーナリングで勝ちを握る

全マシン中、最高速度が最も遅い。ただし、フロントミッドシップという異名は伊達ではなく、前後の重量配分に優れ、コーナリングスピード、ドリフト旋回時のスピードは速い。ハンドリングに優れ、Rのきついコーナーでも狙ったクリッピングポイントを容易に取ることができる。派手なパフォーマンスもお手のものだが、その反面、安定性が悪いのでテクニックを要する。ロータリーエンジンにのみ装着可能なパーツが存在し、独特のロータリーサウンドを楽しむことができる。

グリップ走行でもスイスイとコーナーを曲がって行ける。ドリフトしてからの操作には、ある程度の知識とテクニックが必要。それだけに乗りこなしたときの快感は大きい。

MACHINE CATALOG

TYPE-LAN

鍛え抜かれた鋼鉄の肉体

勝つためのテクノロジー

TYPE-LANのモデルとなったであろうランサーエボリューションⅣは、MITSUBISHIがWRC（世界ラリー選手権）という過酷なラリーシーンでの走行データをフィードバックさせて構築した、クラス最強のスポーツセダンである。AYC（アクティブヨーコントロールシステム）が、4WD固有の特性である強烈なトラクションを走行状態にかかわらず発揮させ、動力性能を強力にバックアップ。「ライバルに勝つこと」を前提として開発された宿命は、ラリーからストリートへ戦いのステージが移ろうとも変わることはない。勝つために注がれたエンジニアたちの想いに、TYPE-LANは応えることができるのだろうか。

TYPE-LAN スペック

全長	4330mm
全幅	1690mm
全高	1415mm
車両重量	1350kg
エンジン	直列4気筒DOHCターボ
総排気量	1997cc
最高出力	280ps/6500rpm
最大トルク	36.0kgm/3000rpm
駆動方式	4WD
カラー	白、青、赤
最高速度	353km/h(MT) 333km/h(AT)

前後にLSDを入れて4駆ならではのチューンを

まずは、マフラー、コンピュータ、EVC、足回りを。４駆だから、フロントにもLSDを入れてあげる。実は、LSDを前後に入れるだけで、エンジンをいじらなくても速くなるんです。車両本体の価格は350万円くらいかな、GT-Rの半分くらいです。チューニングにくるお客さんの全員が、実際の走り屋ってわけじゃなくて、ホントに走ってるのは10人中ひとりいるかどうかって程度。後は、チューニングカーの集まる場所には行くんだけど、実際は走らないって人。「何で？」って聞くと「危ないから」って言うんです(笑)。見た目だけのチューンでいいって人が多いのは確かですね。別にランサーだけがそうだってわけじゃなく、全体的にそうなんですけどね。

レーシングマシン並みの街乗りチャンピオンカー

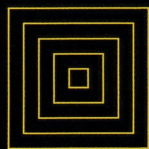
街乗りのチャンピオンカーだよね。軽くて馬力があってノーマルのまんま速い。同じ280馬力で、同じ土表で下りの坂を勝負したとすると、排気量の少ないこういう車の方が速い。滑り始めたときのコントロールはしやすいよね。基本的にはラリーとか出てる車だから、そういう悪路の条件でコントロールを追及してる。タイヤのグリップを越えたところでドライビングできるドライバーは楽しい。ランサーの良さは何だろうね。中に使ってるパーツがレーシングマシン並。2000ccで280馬力出すのは簡単な世の中になったんだけど、大量生産なのに実際それだけの馬力を出すっていうのは、レーシングマシンでフィードバックしたものをそのまま使わないと無理。一昔前のレーシングマシンと同じ馬力あるんだから。４駆乗りの基本で、やっぱ弱アンダーから入っていって、AYCシステムに任せて、アクセルを踏んでいく。ハンドルの方向に素直にタイヤが曲がるっていう特性を引きだしてくれるシステムだから。でも、タイヤの径は太くしなきゃなんないし、他にも足りない部分がいっぱいある。単純にタイヤの幅を広くしただけでコーナリングスピードが上がるし、グリップの限界が上がる。それを補うために何が必要かは、乗ってる人によっても変わってくるんだろうね。

同じ4WDでも、TYPE-GTとはひと味違った挙動を感じさせてくれる。こちらの方がひとクセあるという印象を受ける。

全マシン中第2位の最高速4WDの強みを活かせ

最高速がTYPE-GTに次ぐ第２位。何故？　という感じ。エンジンが高回転型という雰囲気で、直進安定性に優れているように感じられる。サイズや出力などはTYPE-IMPと似ているが、ハンドリングはプッシングアンダー傾向が強く感じられる。挙動は4WDの典型で、３リッタークラスと渡り合えるスペックを持っている。

最高速だけでなく加速性能と回頭性にも優れている。ドリフトからの特徴的な立ち上がり方も楽しめるようになれば、かなり面白い。

MACHINE CATALOG

TYPE-IMP

ワールドチャンピオンの進化

極限の闘いで磨き上げたボディ

ゲーム中のTYPE-IMPのモデルとなったであろうインプレッサWRX STiⅢは、WRC1995メーカー＆ドライバー・チャンピオンのダブルタイトルを得たパフォーマンスを、ストリートに再現したSUBARUのピュアスポーツカーである。極めて高いボディ剛性を秘め、5スポークアルミホイールが軽量化を図る。フロントグリル、フロントフード、インタークーラーダクト、そしてエアアウトレットがフロントマスクをより精悍にする。すべての機能は、頂点を走り続けるために進化した必然である。闘いの中で検証してきたテクノロジー、そして磨き上げてきたポテンシャル。TYPE-IMPは、果たしてその頂きにまで登りつめることができるのだろうか。

TYPE-IMP スペック

全長	4340mm
全幅	1690mm
全高	1405mm
車両重量	1220kg
エンジン	水平対抗型4気筒DOHCターボ
総排気量	1994cc
最高出力	280ps/6500rpm
最大トルク	35.0kg/4000rpm
駆動方式	4WD
カラー	青、赤、銀
最高速度	346km/h(MT) 327km/h(AT)

ノーマルのよさを伸ばして足回りを徹底チューン

箱根の山とかに行くんだったら、旋回能力の高いインプレッサの方がGT-Rよりも速い。足回りも元々いいのが入ってるけど、なおかつそれにチューンして、ロールゲージ入れて、マフラーを取り替えてあげる。ノーマルの良さを伸ばしてあげるんです。トップスピードが決まってるんで、首都高だとGT-Rにはかなわない。ただ、お金をたっぷりかけて、腕が良ければそこそこの勝負にはなる。それに、他の車が走っていて、それをかわしながら走るのであれば、小さいし小回りも効くので、速い。だから、チューンは、エンジンよりも足回り中心でやっていく方がいい。こういう車は、何かしらやりたいドライバーが買うんです。だから、どういうところを走るのって聞いて、それからチューンして、お客さんの気に入らなければ無料で手直ししていく、というやり方をしてます。それはウチのデータにもなるし。最終的には個人の走りの好みになるから。

4WDとFRの面白さ全く違う楽しさが味わえる

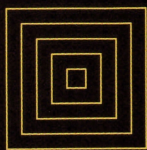
ダイヤルで任意にトルク配分が設定できる。手元の操作でフロント35：リア65(フリー)から50：50(ロック)に前後駆動をコントロールできる。この切り替えで、特性がまるっきり変わるので、アクセルを踏むタイミングもコーナリングラインも変わってくる。エンジンは、レーシングマシンそのもの。エンジンが水平対向でポルシェと同じ思想だから低重心。だから、最初から車高を低くしたのと同じ状態にある。そうすると、安定してるから、やわらかな足回りにしても振られない。よりしなやかな足回りを作るには条件が満たされている。直線じゃなくて、コーナリングが速いということ。ハンドリングだけで簡単に曲がれ、切り返しがスムーズ。だけど踏ん張りが効かない分、コントロールが難しい。ピーキーなんだ。小回りできる分、速度が出てる時は、それがアダになる。走っていて楽しい場所と言ったら、やっぱり峠の下りだろうね。だけど、馬力がある反面ブレーキが全然駄目だから、チューニングする余地は、まだたくさん残っていると思うね。

前後のトルク配分を任意に切り替えられるセンターデフコントロールダイヤルは、残念ながらゲームには採用されていない。感触としては35：65になっていると思われる。

ハンドリングとグリップ走行旋回性能のよさを活かせ

車体重量が軽くて、グリップ走行で曲がったときのコーナリング性に優れている。同じWRC仕様のTYPE-LANとの最たる違いは、FFベースであることによるハンドリングの良さ。アクセルコントロールもしやすい。フロントエンジンが低重心であるため旋回性能が4WDの中でもいい感じだが、若干オーバーステア傾向にある。

ライバルとなる車種はもちろんTYPE-LAN。最高速では負けるが、ハンドリング性能はこちらの方が上。クリッピングポイントをどこに取るか、というドライバーのテクニックで勝負が分かれることになるだろう。

MACHINE CATALOG

スペシャルカーについて

初期状態で選択できる6車種の他に、ある一定条件を満たすと登場するスペシャルカーが3車種、隠されている。

スペシャルカーは、プレイヤーの手でチューニングすることができないため、設定された性能を上昇させることはできない。ただし、チューニングしなくとも、初期状態から選択できる6車種より、各性能が格段に高い。また、パーツが消耗しないという特徴がある。チューニングする楽しさは味わえないが、パーツの消耗度を気にすることなく、走る楽しみを純粋に味わうことができるというわけ。

スペシャルカーはプラクティスモードとシナリオモードのどちらでも選択できるため、ライバルたちを圧倒的なマシンパワーでねじ伏せることも可能となるだろう。

スペシャルカーの出現条件と仕様

GENKI-SP1 TYPE-GT ル・マン仕様

坂東親分が使用するスペシャルカー。ホワイトとピンクを基調としたボディにさまざまなシールを貼っているドハデなTYPE-GT。メーターがデジタル形式なのも独特の雰囲気がある。色がホワイト系の膨張色のためか、同型のTYPE-GTよりも大きいように錯覚してしまう。

この車の最大の特徴は、並外れたグリップ力にある。他のスペシャルカーをも含めた、ゲームに登場する全9車種中で最高のグリップ性能を誇る。4WDに高いグリップ性能が加わっているとなれば、ホイルベースが長くてもRのきついコーナーをインベタで攻めることも可能な仕上がりと言えるだろう。

何度か走ってみてグリップの限界値がわかってきたあとは、その限界ギリギリのグリップ走行でコーナーを攻めて、この車ならではのタイムアタックをしてみたい。

出現条件は、シナリオモードの1戦から18戦(P90表参照)をクリアすること。無敗でクリアしなくても構わないため、比較的簡単に条件を満たすことができるだろう。

なんともハデなカラーリング。シナリオモードでは、このハデなテールをどれほど見せつけられることだろうか。坂東親分の荒っぽいドライビングは、グリップ性能の高さがあるからこそ可能な代物とも推測できる。

GENKI-SP2
TYPE-NS
土屋圭市仕様

土屋圭市が使用するスペシャルカー。オープニングムービーで土屋圭市が搭乗しているマシンと、車種もカラーも同一のものである。

性能的には、中回転から高回転までの加速にやや伸び悩みが感じられるが、コーナリングは非常にシャープで、旋回能力に長けている。

MRという特性が、絶対的なパワー不足をどこまでカバーできるか。車の持つ性能の長所短所をうまく伸ばし、そして補っていく走りは、ひとえにドライバーのテクニック次第である。そこに面白さを見い出せた人にとっては、とても楽しい車となるだろう。

出現条件は、シナリオモード18戦(P90表参照)の対土屋圭市戦を一度も負けずにクリアすること。

3周目で明らかに負けると思われる状況になってしまったら、ポーズを押し、リスタートして再挑戦すること。リスタートでは、負けたことにはならないため、何度でも挑戦することができる。ただし、誤ってリタイヤしてしまうと負けとなってしまうので、焦って選択ミスをしないように注意すること。

ドリキン・土屋圭市のドリフト技術を持ってしても、いかんせんNAエンジンの非力さだけはカバーしきれないか。コーナリングは楽しいが、勝負となるとちょっとパワーがね、というのが土屋圭市の正直な感想だろうか。

DODA-S30
TYPE-S30
最速仕様

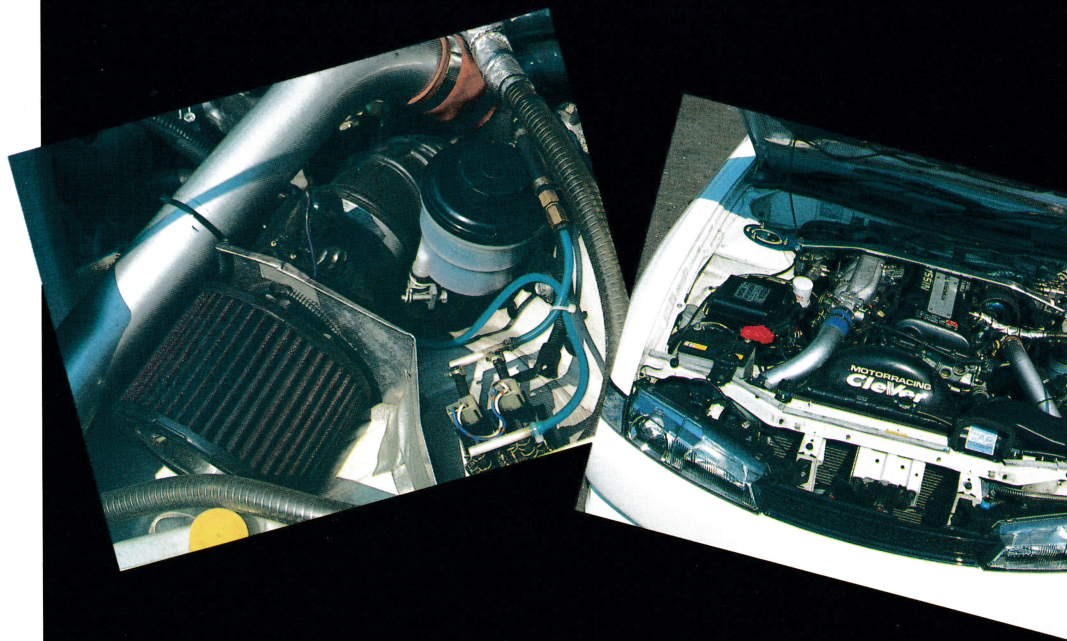
ライバルが搭乗するマシンとしては登場しないスペシャルカー。巷で「幻のS30」や「悪魔のZ」と呼ばれているマシンをモデルにしていると思われる。

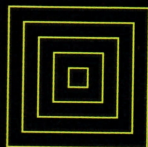
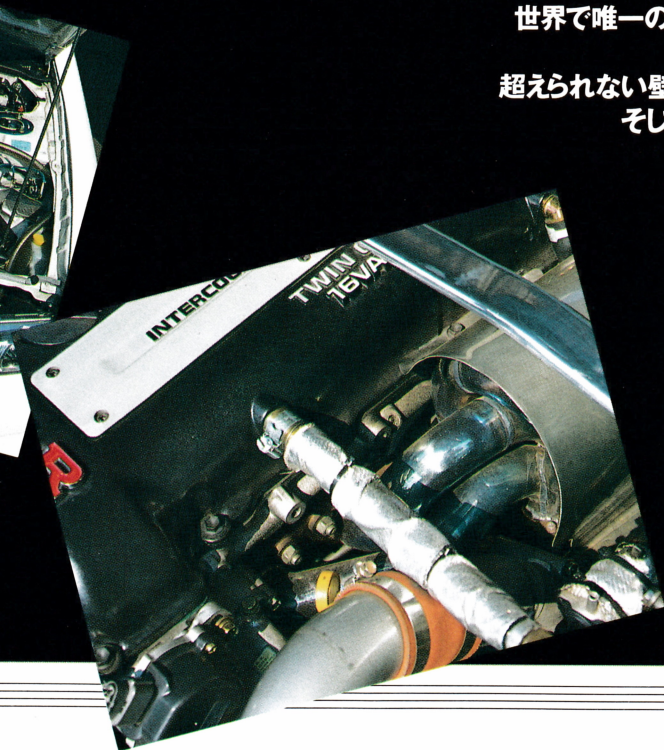
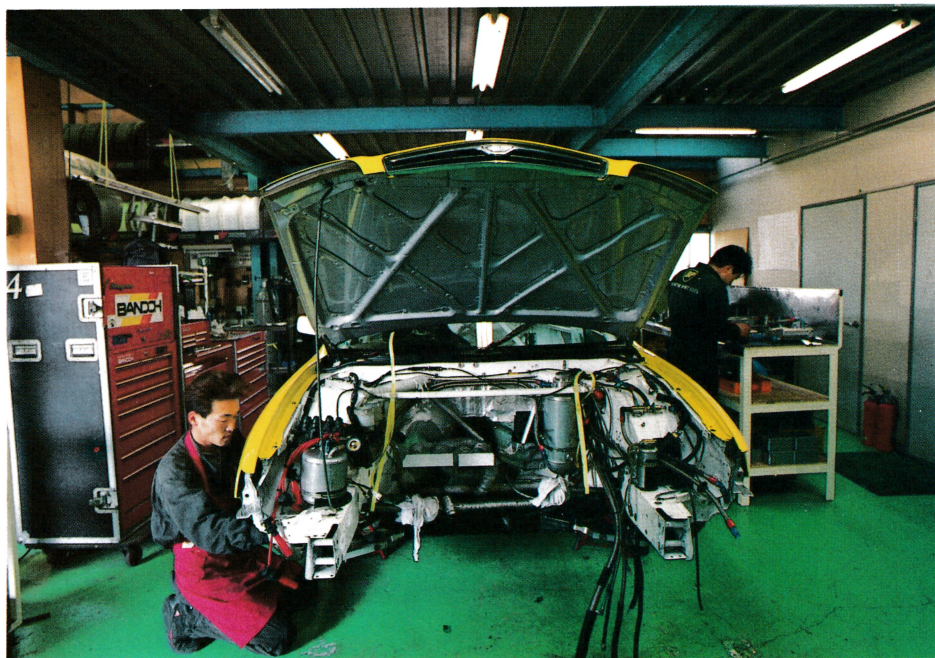
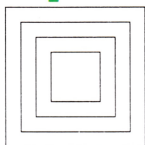
他のスペシャルカーと比較し、グリップ性能がやや低いだけで、その他のパラメータは全9車種中で最高のものとなっている。

特に優れているのがエンジンパワー。加速力がケタ違いにいい。ロケットスタートで飛び出すことに成功したなら、ライバルに前を譲ることはまずないだろう、そう言いきれるほど速い。

駆動方式がFRであるため、ドリフトからの立ち直りにテクニックを必要とするものの、多少壁にこすったとしても、並外れた加速力で簡単にリカバリーできる。

出現条件は、シナリオモードの10戦から18戦(P90表参照)を無敗でクリアすること。1戦から9戦では負けてもいいことに着目する。1戦から9戦までのバトルでわざと負けてポイントを溜め、10戦からは隠しパーツを全て装着して戦うと、無敗でクリアすることも比較的容易に達成できるだろう。

ちょっとしたカーマニア、もしくはマンガ好きならば、「これはもしや?」とピンとくるフォルムのマシン。なんとなくコケが生えてるようなカラーリングだが、その体内に秘めたエンジンのパワーたるや、恐ろしいものがある。

PARTS CATALOG

パーツカタログ

更なる速さの世界へと上昇するために
パーツのスペックパワーを
リアルパワーへと組み込んでいく
世界で唯一の、そして比類無き速さを秘めた
伝説の獣を作り上げるために
超えられない壁を超えていく時の衝撃と興奮
そして、選ばれた者だけが味わえる
最速の悦び

chapter 2

パーツカタログの解説

チューニングパーツを知るために

このパーツカタログの章は、パーツ解説とパーツデータという2部構成になっている。

パーツ解説ではゲームから少し離れ、そのパーツが実際にはどんな役割を持っているのか、現実のチューナーはどのような順序でチューニングしていくのか、ということなどを中心に解説している。

パーツデータではゲームにピッタリと接近し、どのパーツを装着すればどのパラメータが上昇するのかといった、ゲーム上のデータを表にしてまとめている。

現実のチューニングには絶対的な答えなど存在しない。それは、ドライバーの好みで評価が分かれるからだ。しかし、ゲームのチューニングには最終的な答えが存在する。その違いが、パーツ解説とパーツデータの対比から見えてくるだろう。

ひとつのパーツを組み込んだときに、どこに影響が出て、何が変わって、どういう挙動になるのか。そうしたことを楽しむために、パーツ解説を読んで欲しい。そして、ひとつのパーツを組み込んだときに、どのパラメータがどれだけ伸びるのか、それが走りの中でどういった挙動として反映されてくるのか。そうしたことを確かめるために、パーツデータを読んで欲しい。

そのパーツを装着して何が変わったのかよくわからないのでは、あまりにも悲しすぎる。関心と目的を持ってチューニングを行えるように、車について何も知らない人でもわかるように、この章は作られている。以下のページを参考に、自分なりのチューニングスタイルを作っていって欲しい。

パーツ解説について

実際のパーツの役割について、チューナーの北林氏（P11参照）に解説してもらった。ゲームには含まれていない要素として、パーツ同士の相性や関りといったものがある。これらを知識として持っていれば、現実的なチューニングのイメージもわき、よりチューニングそのものを楽しむことができるようになるだろう。

ここでは、車についての予備知識のない人を対象に、わかりやすく語ってもらった。それでも難しい言葉については、巻末の用語辞典を参照してもらいたい。

パーツデータの略号について

ポイント　そのパーツを購入するために必要なポイント数。シナリオモードにのみ関係する。ライバルとの勝負に勝つ、もしくは負けると獲得できる。当然、勝った場合の方が獲得できるポイント数は多い。リタイヤした場合は、1ポイントも得られない。
旋　旋回性能、ハンドリング性能の略号。車の曲がりやすさを示す。
高　エンジンの高回転時のトルクパワー。最高速の伸びを示す。
中　エンジンの中回転時のトルクパワー。中回転時の伸びを示す。
低　エンジンの低回転時のトルクパワー。低速度からの加速性に優れている。街乗り重視のセッティングで、最高速には向かない。
グ　グリップ性能の略号。数値が高いほどグリップの限界値が高い。逆にこの数値が低いと、タイヤが滑りやすいセッティングとなる。
ブ　ブレーキ性能の略号。高いほど制動距離が短くなる。
AT　オートマチックトランスミッションのことで、変速操作が不要なシステム。クラッチを油圧制御しているため、そこにパワーロスが生まれる。AT専用のチューニングパーツも存在するが、ATには装着できないパーツの方が多い。
MT　マニュアルトランスミッションのこと。手動で変速するシステム。回転数と速度に応じた変速が求められる。同車種であってもMT車の方がAT車よりも最高速が出るようになっている。
NA　ノーマルアスピレーションエンジンのこと。ターボエンジンよりもチューンするパーツが少なく、パワーアップが難しい。
TU　ターボエンジンのこと。通常のターボとロータリーターボがある。ロータリーターボはTYPE-FD7のみ。
消　消耗品の略。装着して走行すると少しずつ消耗する。特にレッドゾーンで走行すると大きく消耗する。リスタートした場合、その前の走行時の消耗は加算されない。
脱　脱着不可の略。一度装着すると取り外せなくなるパーツ。脱着できなくて困るパーツはないので、気にしなくてもいい。
同　同時装着不可の略。その系統によってどれかひとつしか装着できないことを表す。
隠　隠しパーツの略。シナリオモードの1戦から9戦をクリアしてからでないとショップに登場しないパーツを表す。

▲▼マーク

△マークは上昇する数値、▼マークは低下する数値を意味する。▼マークはあまりないが、高回転を下げるパーツはあまりオススメできない。逆に低回転を犠牲にしても、高回転が伸びるのであれば、セッティングする価値はあるかも。

●×マーク

○マークは装着可能、×マークは装着不可を意味する。×マークはATとNAについていることが多い。ATとNAを余りオススメできない理由がここにある。装着不可ということは、チューンによる性能アップが図れないということ。

●マーク

そのパーツが消耗品や隠しパーツであるかどうかを表す。●マークがついているパーツはそれらの対象となっていることになる。中には、隠しパーツでありながら、消耗品でもあり、なおかつ高価なパーツも存在している。

PARTS CATALOG

パーツ解説

解説:北林治

エンジン系・タービン

タービン

【タービン】

空気を圧縮して吸気圧を高めることで馬力を上げる。これがターボチャージャーやスーパーチャージャーの役目です。コンプレッサーにある羽根車を回して空気をかき込むことで過給します。

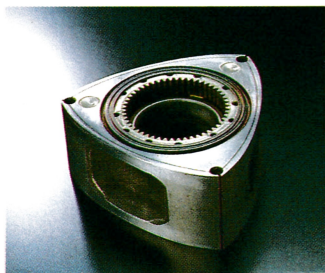
羽根車は1本のシャフトについていて、このシャフトにカムの回転をベルトで伝えて回すのがスーパーチャージャー。シャフトの反対側にもうひとつ羽根車をつけて、排気ガスの力を使って回すのがターボチャージャー。だから、ターボはアクセルを踏んだあとにエンジンから排気ガスが出るまで過給が始まらないんですよ。それをターボラグって言うんだけど、いかにそれを少なくするかはチューナーの腕次第ってことになります。

高速回転を伸ばすタービンと低速回転を伸ばすタービンの違いは、簡単に言ったら大きさが違うだけなんですよね。

エンジン系・内部

ローター

【フルカウンター】

クランクシャフトのバランスを取る方式のひとつなんです。クランクには交互に重りが付いているんで、高回転になったときに振動やブレが出たりするんです。だから、全部に重りを付けてバランスを取ってあげる、要は振動をなくすためのチューニングなんです。これで、高回転・高出力に対応できるようにするんですよ。

【3ローター】

スペシャル3ローターエンジンって考えてもらって、2ローターが3ローターになるから重くなって旋回能力が悪くなるんだけど、パワーが上がって速くなるということです。

実際にこれをやろうと思ったら、今まで2個のローターが入っていたところに1個足すわけですから、ボディを叩いたり、部品の場所を移したり、バッテリーを後ろに積んでみたりけっこう大変なチューンになりますね。

エンジン系・補助

ブローオフバルブ

【ブローオフバルブ】

アクセルを踏んでいる時には、エンジンは過給した空気をどんどん飲み込みます。でも、アクセルを戻した時には、エンジンが「空

気はもう要りませんよ」って押し出すんです。でも、押し出した時に過給してくる空気とぶつかる。ぶつかったものを抜いてあげるのが、このブローオフバルブの役目なんです。タービンはずっと回ってるんで、ぶつかった空気を抜いてあげないと、タービンに無理な抵抗がかかっちゃうんです。だから、これをつけてあげると、エンジンやタービンの耐久性を上げる効果があるんですよ。

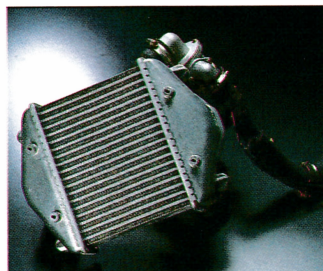
【レーシングプラグ】

シリンダーの中で混合気を圧縮して燃焼させますよね。その燃焼温度がノーマルで600度だとしますよね、でもスペシャルタービンをつけて馬力を上げると、その温度も上がるんです。そうなってくると、ノーマルのプラグじゃ対応できなくなって融けちゃうんです。だから、熱耐久性の高いレーシングプラグに取り換えないといけない。強化プラグって言った方がわかりやすいかもしれませんね。

レーシングプラグ

冷却系

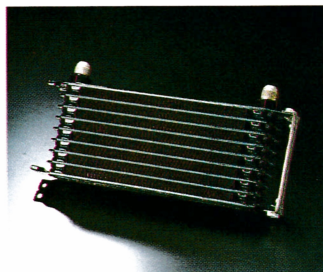
【インタークーラー】

これは空気を冷やすもの。タービンが排気ガスで900度くらいまで熱くなっているから、吸気も一瞬で100〜200度くらいまで熱くなっちゃう。空気は熱くなると膨張するでしょ、そうするとせっかくの過給効率が落ちちゃうし、ノッキングも起きやすくなってくるんですよ。だから、インタークーラーを通して30度くらいまで冷やしてあげる。そうすると、アクセルを踏んだ時の反応がずっと良くなるんです。アクセルを無駄に踏むことがなくなるから、運転がうまい人だったら燃費も良くなるんですよ。

インタークーラー

【大容量ラジエター】

これはエンジンの冷却水を冷やすものです。

【補強オイルクーラー】

これはエンジンオイルを冷やすもの。エンジンオイルは高温になると潤滑能力が衰えてくるんです。エンジン自体もラジエターでオイルの適温に保たれているはずなんですけど、これを付けておけばもっと効果的ということになります。

オイルクーラー

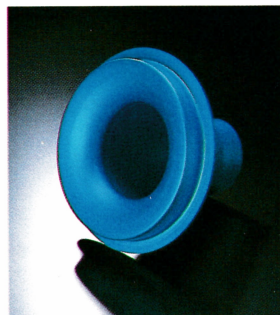
吸気系

【エアファンネル】

パワーフローよりももっと吸気の抵抗をなくそうっていう考えのもので、エンジンにゴミが入ってもいいから馬力を出そうというパーツなんです。壊れても直せばいいやって考えですね。

ゲームの中ではパワーフローの方が最高速が伸びるけれど、実戦にはファンネルの方が向いているし、実際でもエアファンネルとパワーフローの差はそんなにないし、パーツの組み合わせ次第でどうにでもなるのがチューニングの世界だから、これをゲームで表そうというのがそもそも難しいのかもしれないですね。

エアファンネル

ステンレスEXマニ

排気系・EXマニ

【エキゾーストマニホールド】

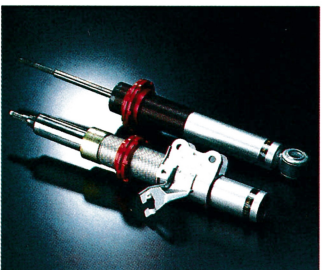
エンジンからマフラーまでの部分です。排気ガスがエンジンから出て一発目に通るところですね。６つのシリンダーから出る排気抵抗を６本のマニホールドで全く同じにして、マフラーに送らないといけない。排圧が上がらないようにして、抜けを良くする。排気ガスの通りを良くして、抵抗をなくすんです。これをきちんとしておかないとエンジンの出力を落とすことにもつながるんです。ゲームでは、ステンレスと等長があるけど、パラメータ的にどうしてこんなに違うのかわからない。実際はこのふたつって材質と形状の違いだけなんですよね。

115Φマフラー

排気系・マフラー

【マフラー】

マフラーっていうのは、エキゾーストマニホールドの延長線上にあるんです、排気ガスの通り道の。要は、吐き出すための効率を良くするものです。効率ってことでいけば、これは太い方がいいんですよ。例えば、人間がトンネルをくぐる場合、狭いトンネルをしゃがんで通り抜けるのと、自分の背丈くらいの太いトンネルを通り抜けるのとじゃ、太いトンネルの方が速いじゃないですか。それと同じですね。でも、ノーマルエンジンでマフラーだけ太くしても速くはなるけど、必ずしもパワフルになるわけじゃないんですよ。高速乗ってる分には面白いんだけど、街乗りがつらくなっちゃうんです。高排気・高回転になった時に、太ければ、流速が一番速い状態で引っ張る力が出てくる。最初の中間も出口も全部同じ太さのストレートマフラーならば、アクセルを踏み込んだ時のレスポンスがどの回転域でも同じになるんです。太くしちゃうと、引っ張り出す力を貰う前にギアチェンジしなくちゃいけない街乗りの場合、高回転には対応できるかもしれないけれど、低中回転が犠牲になりますよ。そこがライトチューンの限界でもあるんだけど。ゲームなら、ぶつかってすぐアクセル踏んで加速できるか、それとも300キロ以上にならないと加速してこないか、っていう違いですね。マフラーには一次抵抗と二次抵抗という場所があって、太さが変わっているんです。そこを通る時に排気ガスが圧縮されて、出口のテールパイプの部分で広がって一気に引っ張られて排気ガスが出ていくんですよ。

アクセル踏んだからって、ボンとすぐに排気ガスが出てくるわけじゃないんです。マフラーの太さによって、同じ回転数でも、出てくる排気ガスの速さが違う、それがマフラーの性能なんです。

ストリートショック

足回り系・ショック

【ショック】

ストリート、ジムカーナ、サーキット、スペシャルって分かれてますけど、これは簡単に言えば、固さの違いなんです。ゲームの中だと単純に性能の善し悪しってなっているんですけど、実際には必

ずしもそうじゃないんですよ。実際に首都高とか走ってる奴で、ジムカーナショックを入れてるのって多かったし。

ショックっていうのは、ショックアブソーバーの略で、車が沈んだ時に耐えるのがスプリングだとすると、その戻りを抑えるのがショックの役目なんですよ。足回りのやわらかい車ってフニャフニャするでしょ、戻りもフワンフワンって遅いじゃない。それを調整する固さなんです。サーキットショックは、路面がきれいっていう前提で作られてるから弾みが少なくていい、だから固い。タイヤが路面の起伏を越える時に、ボディが水平の状態でいくのか、山と同じようにいくのか、それを決めるのもショックの役割ですね。どれだけロールをなくせるのか、それがショックの働きなんです。

一般的によく使われるのは、ストリートショックです。車高も低くなるんで、ファッション性もありますからね。スポーツカーだったら、車高が低い方がかっこいいじゃないですか（笑）。

ショックが消耗品なのは、中に入っているオイルとかガスが抜けてきて、きちんと機能しなくなってしまうからなんですよ。

足回り系・スプリング

【スプリング】

いわゆるサスペンションって言われるものです。路面の振動を拾うためのパーツです。これもショックと同じように、ストリート・ジムカーナ・サーキット・スペシャルと分かれていて、それぞれがやわらかさや固さといった特徴を持っているんです。ショックもスプリングも、自分の走りに合ったものを選ぶことです。あくまでも、運転する人と車のフィーリングの問題だから。重い車だったらやわらかい足回りでしなやかな走りをしてもいいし、軽い車だったらその分どこかで補えるから足回りを固くしても大丈夫。

自分の走りに合わせて、スプリングとショックの組み合わせを自由に変えてみて、最高の組み合わせを見つけるといいですね。

スプリングは、路面からの衝撃を吸収するうちに、だんだんとへたってくるため、消耗品となっているんですよ。

ストリートスプリング

【機械式LSD】

コーナリングする時に、内輪差ってものが出るじゃないですか。その内輪差によって、内側よりも外側のタイヤの回転数を上げてあげないと、外側が内側に追いついてこれなくなっちゃいますよね。その時に、外側の方に回転数を振り分けてあげるものなんですよ、簡単に言っちゃえば。LSDっていうのは、リミテッド・スリップ・ディファレンシャルの略で、ノン・スリップ・ディファレンシャルとも言われるものです。通常はノンスリって省略して呼ばれていますよ。機械式っていうのは、ノンスリが効き始める時のきっかけを、オイル油圧で判断するとか、機械で自動的に行なうからなんです。ノンスリにも、40〜50キロでキュンキュンハンドル切ってアクセル踏んだらすぐに効き始めるものとか、200キロ以上じゃないと効き始めないものとか、いろいろあるんですよ。ゲームだったら、僕は個人的にLSDを先にやりますね、足回りはノーマルでもいい（笑）。

機械式LSD

メタルパッド

足回り系・ブレーキパッド

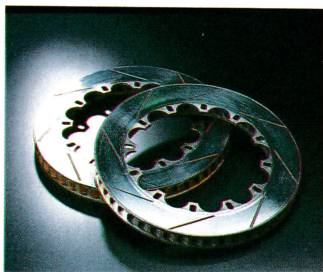
【ブレーキパッド】

ブレーキディスクに直接触れて、回転を止める部分がパッド。種類が分かれてるのは、どのくらいのスピードでブレーキングするかって違いなんです。例えば、200キロでブレーキ踏む時と、300キロ近くでフルブレーキングする時では、当然ディスク（ブレーキディスク＝ブレーキローター）の温度が変わってきますよね。だから、街乗りでちょっと走る程度だったらスポーツパッドで十分だけど、高速を走るなら高温域に対応したメタルパッドの方がいいってことです。これは、大きさの違いじゃなくて、素材の違いなんです。

ブレーキローター

足回り系・ブレーキ補助

【ブレーキローター】

簡単に言っちゃえばホイールハブに付けられててタイヤと同じ回転をしてる円板で、これがブレーキパッドに挟まれることで車が止まるんです。素材の違いや表面のパターンによって、逃がす熱の率もストッピングパワーも変わってくるんですよ。ゲームにはブレーキローターっていうひとつしかないけど、実際には「穴あき」ってのがあったりスリット加工してあったり、外径がすごく大きいものもあって、材質とパターンでいろいろ違うものがあるんです。

キャリパー

【キャリパー】

ブレーキパッドを動かす油圧シリンダーが収められている部分のことです。パッドがローターの両側にあるから、昔はキャリパーも両側に付いてたんです。でも、最近ではキャリパーひとつでパッド２枚を動かすフローティング・キャリパー・タイプが多いですね。それから、ブレーキの効きを上げるために、ポッド（パッドを押す部分）の数を増やして、パッドへより確実に力を伝えるものもあるんですよ。

ハイグリップタイヤ

足回り系・タイヤ

【タイヤ】

当たり前のことなんだけど、タイヤっていうのは、車の部品の中で路面に接してる唯一の部分なんですよ。で、オールラウンドタイヤっていうのがそこそこグリップするタイヤって考えてもらって、スポーツタイヤっていうのが湾岸とかを走るタイヤ、サーキットタイヤっていうのがスリックタイヤとかに似たタイヤって考えてもらえばいいかな。ハイグリップタイヤはＦＩと似たようなもんだと思ってもらって。本当はいろいろ分かれているんですけどね。ま、直線で300キロ出そうと思ったらゲームでは、スペシャルタイヤってことになっちゃいますね、一番いいものをってなっちゃうんで。

タイヤには溝が切り込まれてるんですけど、その溝によってブロックができるでしょ。そのブロック幅が大きい方がタイヤの崩れが少ないんですよ。だから実際に雑誌とかに載ってるやつ見てもらえ

ばわかるけど、ハイグリップとかはパターンが大きかったり、場合によっては片側だけしかパターンがなかったりするんです。僕が個人的に好きなのはダンロップですね。

足回り系・ホイール

【ホイール】

ゲームだと旋回とグリップに影響してるけど、実際も操作性が変わってくるんですよ。

大切なのは強度と軽さで、ゲームも重さの順で並べられていますね。ホントに軽いホイールなら、ストラットバーとかの足回りを全部組んだのとホイール一発組んだだけの車を比べても、あんまり差がないかもしれないくらい重要なパーツなんですよ。

今は、ファッションでホイールを変える人が多いから、形だけ先行して実際は重いものだったりすることもあるんだけど、本当に機能を追求すれば操作性を上げることになるんですよ。それに、ボディを軽量化するよりもホイールで足回りを軽量化した方が安くすみますしね。

まあ、優れた純正ホイールもあるから、一概にこれをチューニングすればいいってものでもないんだけど。

スペシャルホイール

駆動系・ミッション

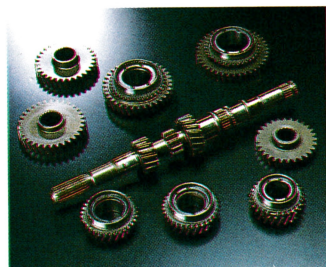
【6速MT】

例えば、5速で8000回転吹けきってエンジンがこれ以上回りませんよってなった時に、6速に入れてあげて回転を落とせば、そこからまた最高速が伸びてくるんです。要は、5速で最高速が300キロしか出なかったものが、6速にすれば350キロまで伸びてきますよってことなんです。

実際、日曜日とかにはサーキットに行くんですよ、なんていう人だとミッションだけチューンしたりするし（まあサーキットも湾岸も走りますけどミッションはいいやって人もいるんですけど）、どっちかっていったらチューンしてる人は多いですね。とはいえ、5速を6速に取り替えると、実際の車だったら大体100万円くらいかかっちゃうけど（笑）。

駆動系・クロス

【クロスミッション】

5速(MT)車は、1速〜5速までの変速があるわけじゃないですか。例えば、2速で引っ張った時に、7500回転とか8000回転まで回したとしますよね、そこで3速に入れたら4000回転くらいまで落ちちゃって、またそこから回転数を上げていかなきゃいけないですよね。このクロスミッションっていうのは、その回転数の落ち込みを少なくしてくれるんです。ゲーム中のLOWとかHIGHっていうのは、200キロくらいまでの低中速にギア比を合わせるのか、300キロ以上の高速にギア比を合わせるのかの違いなんです。

クロスミッション

ファイナル

駆動系・ファイナル

【ファイナルギア】

基本的にはチャリンコの後ろにあるギアの１速と５速の違いだと思ってもらって構わないです。チャリンコで１速で走ってると、街中は乗りやすくても、坂道でスピードを出そうとするとかなり漕がなきゃいけないじゃないですか。それを５速にすると、もっとゆっくり回してもスピードが出せる。ま、チャリンコの１速と５速ほどは離れてないんですけどね。とにかく、それを最初から決めちゃうものなんです。

ミッションっていうのは変速ですけど、ファイナルは１速か５速かを最初から決めちゃうんです。例えば、俺はサーキットを走るからファイナルのギア比を上げるとか、俺は最高速をやるからファイナルを下げるとかっていう具合に。ファイナルのギア比を上げるってことは１速（ゲーム中LOW）を選ぶことで、ギア比を下げるってことは５速（ゲーム中HIGH）を選ぶってことです。正式にはファイナル・ドライブ・ギアですけど、ファイナルって言っちゃいますね。

EVC

電子制御系

【EVC】

エレクトロニック・ブースト・コントローラの略で、タービンの過給圧を調整して、ブーストアップをするものです。チューニングROMを付けないでこれだけを付けた場合、それはノーマルのタービンの性能をどこまで上げてあげるのかっていうことになるんです。要は、ブーストを安定して上げることが目的なんです。

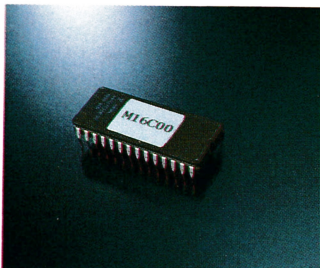
【フューエルカット解除】

これはスピードリミッターとの関係で説明しないといけないんだけど、日本車って180キロでスピードリミッターが効いて、それ以上スピードが出ないですよね。昔はスピードメーターの180の数字のところに針があって、メーター針がそこにぶつかるとそれ以上吹けないようにしちゃうってものもあったんです。今のは電子式なんで、180キロになったら、このフューエルカットが作動して、アクセルを踏んでも燃料が出ないようになっているんです。だから、フューエルカットを解除するってことは、180キロを過ぎてもアクセルを踏めば燃料が出るってことなんです。

実際は、スピードリミッターをカットしないと、フューエルカットしてもしょうがないんですけどね。まあゲームの上では、180キロ以上になっても燃料が出るってことで、スピードリミッターが解除されてるのと同じことになってますね。

チューニングROM

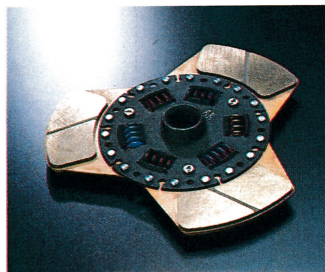
【チューニングROM】

もっとスピード出したい、馬力も上げたいってことになれば、これを買ってくださいってことになるんです。点火時期からスピードリミッターから、いろいろな制御を行っているノーマルのロムをチューンしたロムと差し替えるってことです。

伝達系

【クラッチ】

クラッチっていうのはエンジンの回転による馬力を動力に伝えるもので、ギアを切ったりつないだりするものじゃないですか。ノーマルだと材質的に弱いんで、材質を変えて強化したりするんです。馬力を上げていった時に、ノーマルが300馬力のエンジンをチューニングして500馬力にしたらノーマルのクラッチじゃ滑っちゃってもたなかったってことになってくるんです。そうしたら、クラッチディスクの材質を違うものにするとか、強化クラッチカバーに変えてみるとか、1枚のクラッチを2枚の多板式にしてみたりとかするんですよ。

これ実際はゲームの数値と変わってきちゃうんですけど、考え方としてはレアメタルクラッチは1枚なので低回転も中回転もいいけれど高回転が0ですよ、それを2枚つけてるのが多版式なんで低回転では重いし中回転も遅くなりますけど慣性の力で高回転はいいですよ、ってことなんです。で、俺は高回転しか使わないやって人だったら「スペシャル」になってくるし。だから、ちょっと実際とは違った感じがするかもしれないですね。

実際の値段で言ったら、多版式は1枚の部品の倍以上はしますよ。ただ、同じ馬力で運転をするんであれば、1枚のものを2回取り替えるのと、2枚の多板式を1回取り替えるのって、時期はほとんど一緒なんで、工賃が違ってくるくらいですね。それよりも、ゲーム内のチューンでも、スペシャルタービンを付けてレアメタルクラッチのままだったら、走れなくしちゃった方がいいんです。現実にはそういうものなんですよ。

レアメタルクラッチ

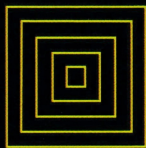
多版式クラッチ

その他

【触媒除去】

触媒っていうのは、マフラーに付いていて、触媒の多くはセラミック製です。触媒は排気ガスをきれいにする目的でついているので、排気効率を高めることはなく、かえって悪くしてるんです。これは、その触媒を取っちゃうことですね。これをすると、現実でもゲームでも、最高速が伸びるんです。でも、車検に通らなくなっちゃうんですよ。だからゲームでも坂東さんが「気をつけろよ」ってコメントしてますよね（笑）。

【アルミボディ化】

ボンネットとかフェンダーとか、それが鉄だったらアルミの方が軽いからアルミに変えようってことです。安全面から見たら、やばいっすよ。サーキット走るんだったら別ですけど、一般公道を同じように100キロでぶつかったら、鉄とアルミじゃ、やっぱりアルミの方がダメージ大きいですから。実際にアルミボディにしてくれって店にもってこられても、その車の形のアルミボディが売ってあればいいんですけど、それが販売していないものだったらできないですね。あとは、FRP（強化プラスチック）になりますね。

パーツデータ

パーツデータの略号はP33に記載

エンジン系

タービンはいずれも高価。スペシャルタービンの登場を待ってからチューンすべき。それまでは内部や補助パーツで十分に補える。タービンの複数装着は不可。TYPE-FDのみ特殊内部パーツとなる。実際は不可能なはずの、サイド、ペリフェラル、ブリッジ各ポートの同時装着が何故か可能。NAエンジンに装着不可のパーツが多く、最高速に違いが生じる。ハイカムとブローオフバルブが狙い目。

■タービン

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ハイフロータービン	15000			△2	△4			○	○	×	○			●	
ハイブリッドタービン	25000		△2	△4	△2			○	○	×	○			●	
ハイグレードタービン	35000		△4		▼4			○	○	×	○			●	
スペシャルタービン	40000		△7	△4	△2			○	○	×	○			●	●

■内部パーツ(TYPE-FD7以外)

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ボアアップ	8000				△2			○	○	○	○		●		
ポート研磨	6000		△2					○	○	○	○		●		
ローコンプピストン	6000		△3					○	○	×	○				
フルカウンター	7000		△2	△2				○	○	○	○		●		
ハイカム	10000		△3	△2				○	○	○	○				

■内部パーツ(TYPE-FD7のみ)

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
アペックスシール	6000				△2			○	○	−	−				
サイドポート	6000		△2					○	○	−	−		●		
ペリフェラルポート	6000		△3					○	○	−	−		●		
ブリッジポート	7000		△2	△2				○	○	−	−		●		
3ローター	10000		△3	△2				○	○	−	−				

■補強パーツ

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ブローオフバルブ	6000		△1	△2	△2			○	○	×	○				
強化フューエルポン	4000		△2					○	○	○	○				
レーシングプラグ	2000		△1					○	○	○	○	●			

クーラー系

冷やす対象がガソリン・空気・水・オイルなどと異なるが、いずれも冷却装置。全てに共通して、個々のパーツに関連性はなく、他のパーツの能力を上げることはない。例えば、インジェクターを付けても、タービンの上昇値が余計に上がることはないということ。とはいえ、単体で見ただけでも、かなりの効果が期待できる。コスト面から考えても、シナリオモードでは序盤から装着したい。

■冷却パーツ

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
インジェクター	6000			△2	△2			○	○	○	○				
インタークーラー	6000		△2	△2	△2			○	○	×	○				
大容量ラジエター	4000		△2		△2			○	○	○	○				
増強オイルクーラー	4000		△2					○	○	○	○				

吸気系

同時装着は不可。どちらかをチョイスすることになるが、付け替えは可能。実際には、パワーフローを装着するとエンジンの耐久性が落ちるが、ゲーム上ではそうした悪影響は見られない。そのため、純粋に効果の面から見てパワーフローがいいだろう。これ自体が消耗品となっているため、衝動買いをしないように。手持ちのポイントが余っているからといって、エアファンネルを買う必要はない。

■吸気パーツ

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
エアファンネル	2000		△2	△2				○	○	○	○	●		●	
パワーフロー	4000		△3	△1	▼1			○	○	○	○	●		●	

排気系

EXマニの正式名称はエキゾーストマニホールド。いずれかを選択して装着する。ポイントが同じため、最高速か加速重視かで選ぶことになるが、高回転が下がる等長はオススメできない。チューンのタイミングは、シナリオモードの中盤あたりか。マフラーは高価だが、その分効果も期待できる。実際は最初にチューンすべきだが、各パーツに関連性がないため、あとで最高のものを装着すればいい。

■EXマニホールド

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ステンレスEXマニ	6000		△3	△2	▼2			○	○	○	○			●	
等長EXマニホールド	6000		▼1	△2	△3			○	○	○	○			●	

■マフラー

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
102Φマフラー	6000				△3			○	○	○	○			●	
115Φマフラー	12000			△3				○	○	○	○			●	
120Φマフラー	22000		△3		▼3			○	○	○	○			●	
スペシャルマフラー	40000		△6	▼1	▼3			○	○	○	○			●	●

足回り系(I)

路面からの衝撃を吸収するショックとタイヤを路面に接地させるスプリング。ショックはハンドリング性能を、スプリングはグリップ性能を上げる。いずれも同時装着不可の消耗品である。性能的にはすぐにでも欲しいところだが、消耗品のくせに高価なため、シナリオモードでは東京環状線までは装着を我慢したい。ショックとスプリングの組み合わせによってコーナリングのフィーリングが微妙に変わるので、自分の走りに合った組み合わせを見つけ出して欲しい。ジムカーナスプリングは、ハンドリング性能を上げる唯一の特殊なスプリング。最高速重視仕様でドリフト走行を確実に決めていける、そんな極まった状態までテクニックを磨き上げているドライバーならば、スプリングはこれしかないと言えるだろう。

■ショック

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ストリートショック	6000	△3						○	○	○	○	●		●	
ジムカーナショック	8000	△5				▼1		○	○	○	○	●		●	
サーキットショック	10000	△6				▼1		○	○	○	○	●		●	
スペシャルショック	20000	△6				△1		○	○	○	○	●		●	●

■スプリング

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ストリートスプリング	5000					△2		○	○	○	○	●		●	
ジムカーナスプリング	7000	△1				△3		○	○	○	○	●		●	
サーキットスプリング	9000					△4		○	○	○	○	●		●	
スペシャルスプリング	18000					△5		○	○	○	○	●		●	●

ボディ系

ボディのゆがみや振動などを抑えるパーツ。これによって、ハンドリング性能が上昇する。下表の上から4つまでは、いずれも上昇値が同じなのに、必要となるポイントが大きく違う。まずは、パイプスタビライザーとアルミストラットバーから購入していく。ポイントに余裕があれば、全部そろえたいところ。機械式LSDはこのカテゴリーの中では異種パーツで、ハンドリングを下げ、グリップを上げる。ドリフト走行でコーナーを抜けていくドライバーにとっては、一生いらないパーツということになってしまっている。

■補強パーツ

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
パイプスタビライザー	2000	△3						○	○	○	○				
アルミストラットバー	4000	△3						○	○	○	○				
6点式ロールバー	6000	△3						○	○	○	○				
強化ブッシュ	8000	△3						○	○	○	○				
機械式LSD	10000	▼1				△3		○	○	○	○				

足回り系(Ⅱ)

ブレーキラインとホイールパーツ以外は全て消耗品。ブレーキングしなくてもシナリオモードを勝ち抜けてしまうため、ゲーム的にはブレーキパーツを買う必要が全くない。その分のポイントを最高速を伸ばすチューンに回したい。ただし、ウエストサーキットを走るならば、ブレーキングの必要も出てくるので、チューンしておいても悪くはない。補強パーツは上昇値と割が合わないくらい高価。タイヤはとても大切だが、サーキットで旋回能力を重視するか、スポーツでパフォーマンスを重視するか、ハイグリップでグリップを重視するか、その選択は自分の走りとの相性とポイントを考えて。ウエット性能に関する特殊な数値は用意されていない。ホイールは高いものほどいい。これはゲームも現実も一緒。

■ブレーキパッド

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
スポーツパッド	4000						△2	○	○	○	○	●		●	
メタルパッド	6000						△4	○	○	○	○	●		●	
スペシャルパッド	9000						△6	○	○	○	○	●		●	●

■ブレーキ補強

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ブレーキローター	6000						△1	○	○	○	○	●			
キャリパー	10000						△2	○	○	○	○	●			
ブレーキライン	8000						△1	○	○	○	○				

■タイヤ

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
オールランドタイヤ	4000					△2	△1	○	○	○	○	●		●	
スポーツタイヤ	6000	△3					△1	○	○	○	○	●		●	
サーキットタイヤ	8000	△3				△2	△2	○	○	○	○	●		●	
ハイグリップタイヤ	10000	△2				△4	△3	○	○	○	○	●		●	
スペシャルタイヤ	22000	△4				△5	△3	○	○	○	○	●		●	●

■ホイール

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
鋳造アルミホイール	6000	△2				△1		○	○	○	○			●	
鍛造アルミホイール	10000	△4				△2		○	○	○	○			●	
マグネシウムホイール	18000	△5				△3		○	○	○	○			●	
スペシャルホイール	30000	△7				△5		○	○	○	○			●	●

駆動系

ミッションがマニュアル(MT)かオートマチック(AT)かにより、装着できるパーツが決まる。ミッションパーツは高価だが、ギア比の変化に伴った加速性能の向上という、数値には表れない効果を持つ。シナリオモードでは早めにチューンしたい。クロスとファイナルは、その構造上MT専用パーツである。いずれも2種類からの選択を迫られるが、高回転と低回転のどちらを優先させるかでチョイスする。AT用ギアは高価な割に効果低し。TYPE-NS(NAエンジン)のAT車など、目も当てられない低性能とつまらなさになる。

■ミッション

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
5速AT	60000		△2	△2	△2			○	×	○	○				
6速MT	40000		△3	△2	△2			×	○	○	○				

■クロス

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
クロスLOW	20000		▼1		△3			×	○	○	○			●	
クロスHIGH	20000		△3		▼2			×	○	○	○			●	

■ファイナル

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
ファイナルLOW	16000		▼1		△3			×	○	○	○			●	
ファイナルHIGH	16000		△3		▼2			×	○	○	○			●	

■オートマチック

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
AT用ギアLOW	40000			△2	△3			○	×	○	○			●	
AT用ギアHIGH	40000		△3	△2	▼1			○	×	○	○			●	

電子制御系

EVCはNAエンジンには装着できないパーツ。フューエルカット解除は、パラメータ上の変化はないが、初めてショップに行ったときに坂東親分が教えてくれるリミッター解除をするもの。チューニングROMは回転性能が全て上昇するうえ、リミッター解除の効果も備わった優れ物。フューエルカット解除かチューニングROM。このどちらかのチューンをしなければ、他をいくらチューンしても最高速が180キロを越えないようになっている。シナリオモードではまず最初にチューニングROMのチューンを行うように。

■電子制御パーツ

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
EVC	10000			△3	△2			○	○	×	○				
フューエルカット解除	4000							○	○	○	○				
チューニングROM	14000		△3	△3	△2			○	○	○	○				

伝達系

オートマチック(AT)にはクラッチがないために装着不可。また、マニュアル(MT)でも、複数同時装着は不可。現実のクラッチは消耗品であるため、1枚式のレアメタルクラッチより多板式の方が高価なものとしてポイントが設定されているのだろう。だが、このゲームのクラッチは消耗品ではない。よって、パラメータの上昇値が高く、しかも安価なレアメタルクラッチが断然オススメということになる。シナリオモードでは、どちらも購入せず、スペシャルクラッチが登場してから購入するといい。

■クラッチ

パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
レアメタルクラッチ	10000			△3	△3			×	○	○	○			●	
多版式クラッチ	14000			△2	△2			×	○	○	○			●	
スペシャルクラッチ	30000		△1	△2	△3			×	○	○	○			●	●

その他

軽量化は超お得なチューン。シナリオモードでは早めにチューンしておきたい。触媒除去は最高速重視のチューン。急いで行うことはない。残りのふたつは、土屋圭市を倒したあとに登場する隠しパーツ。アルミボディは恐ろしく高価だが、その効果にも恐ろしいものがある。坂東人形は、最強のコストパフォーマンス、そしてバックミラーにかかるジャマな影。登場後は真っ先に購入すべし。

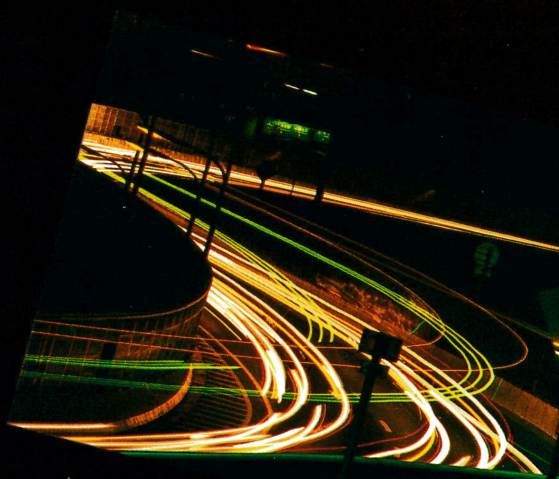
■その他

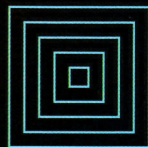
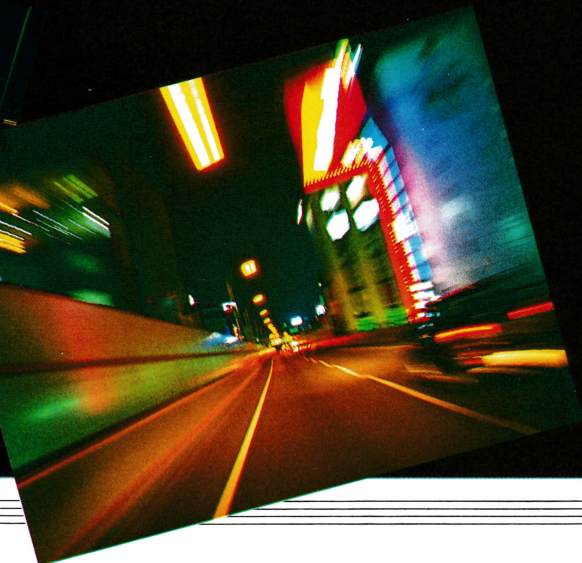
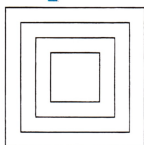
パーツ名	ポイント	旋	高	中	低	グ	ブ	AT	MT	NA	TU	消	脱	同	隠
軽量化	8000	△1	△2	△2	△2	△1	△1	○	○	○	○		●		
触媒除去	6000		△3	▼1	▼2			○	○	○	○				
アルミボディ化	80000	△2	△4	△4	△4		△1	○	○	○	○		●		●
坂東人形	4000	△4	△3	△3	△3	△3	△3	○	○	○	○				●

パーツの選択

パラメータを上昇させるためだけの存在としてのみパーツを見た場合、低いポイントで高い上昇値のものを作業的に選んでいくだけでいいかもしれない。コストパフォーマンスだけを考えてパーツを選択し、チューンとは名ばかりの単純な作業を行っていく。確かに、それだけでもシナリオをクリアしていくことはできる。けれども、それは本物の車のチューニングとは全く違う作業だということを知っておいて欲しい。

ゲーム上では、それぞれのパーツに関連性はないが、本来は車というひとつの大きなシステムを動かす一部として、それぞれがとても筋の通った関連性を持っているものである。パーツ解説のページなどを参考に、それらの本来の役割を知って、自分なりにイメージを膨らませながらパーツを選ぶことで、本当のチューニングの楽しさを何となくでも感じてもらえればいいと思う。そしてその楽しみが本書から導き出せたとしたら、これ以上嬉しいことはない。

フェリー
埠頭
方面
南港南
Nanko-minami
EXIT
4-03
出口 400m

COURSE GUIDE

コースガイド

アクセルを踏み込む肉体を赤い血液が激走し
真夜中の首都高を赤いテールランプが染め上げる
300km/hを遥かに超えた速さで走り抜けるとき
光の粒が網膜の上を漂い
光の龍が浮かび上がる
タイヤの悲鳴が心を揺さぶる
パッションとテクニックの攻防に
鋼鉄の獣が呼応し勝つためにだけ咆哮する

chapter 3

コースカタログの解説

バトルステージを知り尽くすために

この章では、ライバルたちとバトルを繰り広げ、タイムアタックでドライビングテクニックを磨き上げる、そのステージとなるコースを紹介し、攻略している。

ここで取り上げるコースは、ゲーム中にある５つのコース全てである。シナリオモードに登場する東京環状線、東京湾岸線、大阪環状線、大阪湾岸線の他、隠しコースであるウエストサーキットまでをも含めている。

コース紹介では、モデルとなった実在するコースの概要、ゲーム内のコースデータ・コース全景マップ・コースの特徴・目標タイムをまとめている。

また、攻略では、具体的にコース攻略のポイントとなる場所を拡大し、内容を絞り込んだ攻略を心掛けた。

ポイント拡大図で使用している車は、TYPE-GTである。車種やセッティングによって挙動や最高速などが違ってくるので、どの車種で走ってもここで紹介するラインが取れるわけではなく、プレイヤーの操る車種に応じたライン修正が必要となる。したがって、ここでの攻略はあくまでも参考程度として考え、実際の走りを通して、自分のドライビングスタイルとチューニングした自車のセッティングに合わせて、自分なりのラインを見つけ出して欲しい。それには、それぞれのプレイヤー自身が、自分の操る車の挙動はもちろん、回頭性やグリップの限界値などを知っておく必要があるだろう。

自分のラインが読み取れ、それをトレースすることができた時、車を駆るという楽しさが味わえるはずだ。

全体マップとポイント拡大図の解説

全体マップではコース全体のレイアウトが把握できるだけでなく、ポイント拡大図の場所も一目でわかるようになっている。

ポイント拡大図では、コーナーでのライン取りを主体に解説を行っている。グリップラインは実線で、ドリフトラインは点線で表示し、ドリフトラインには補足として車体の方向も表示している。どの場所で車体をどれくらい傾けていればいいのか、視覚的にもわかりやすいものとなっているはずだ。

また、特殊な操作方法を要求される箇所には番号をつけており、文章中にて詳しく解説している。

下記の目標タイムラップはポイント拡大図で解説しているラインを走行してはじき出したものである。まずは、ここに描かれたラインをトレースするような走りで、目標ラップタイムをサックリと出してみて欲しい。それから、自分の走り・車種に応じたラインを読み取り、ドライビングテクニックの応用を効かせ、さらなるベストラップを叩き出していって欲しい。

もちろん、ライバルとのバトルとなれば、アザーカーやライバル車の関係により、これらのライン取りに対して常に修正を加えつつ走らなければならないことは言うまでもない。

目標ラップタイムについて

目標ラップタイムは、ベストタイムではなく、単にそのコースの目標にして欲しいラップタイムとして掲載している。まずはこの目標ラップタイムを目指してドライビングして欲しい。

どの車種を選んだプレイヤーにも対応できるように、各コース、各車種ごとに目標ラップタイムを設けている。また各コースの紹介ページには目標ラップタイムを出した時の写真も掲載しておいた。その写真から平均速度やドリフト率も参考にして欲しい。

◆TYPE-GTのセッティング

アザーカー設定をオフにしたコースでタイムアタックをする際は、最高速重視のセッティングが望まれる。装着できるものは全て装着し、同時装着できない系統のパーツに関しては、その系統の中で最も最高速が伸びるパーツを装着する。特徴的なパーツセッティングとしてはスプリングが挙げられる。スペシャルスプリングではなく、旋回性能に優れたジムカーナスプリングを装着している。

◆全5コース目標ラップタイム

	東京環状線	東京湾岸線	大阪環状線	大阪湾岸線	ウエストC
TYPE-NS	1′36″954	2′01″044	1′17″748	2′06″258	1′02″766
TYPE-GT	1′29″496	1′50″964	1′10″884	1′55″764	1′00″918
TYPE-SUP	1′36″228	1′59″724	1′16″824	2′05″070	1′03″228
TYPE-FD7	1′39″132	2′03″228	1′19″134	2′08″634	1′03″558
TYPE-LAN	1′33″918	1′57″678	1′15″042	2′01″968	1′03″426
TYPE-IMP	1′35″568	1′59″328	1′16″494	2′04″278	1′03″954

走行に関する基礎知識

『首都高バトルR』はもっと面白くなる

写真は、グリップを失って車の横っ腹を壁に激突させてしまった瞬間。どうしてコーナリングの最中にアクセルを踏むと、グリップを失って外側へ膨れていってしまうのだろうか。それらの「どうして」を解明する。

「もっと面白くなる」とは言っても、次回作のことではない。車というものをよく知るだけで、『首都高バトルR』から、もっと面白さを引き出せるということだ。

これまでにも述べた通り、『首都高バトルR』はリアルさを追求したレースゲームだ。そのため、車というものを知らないと、ゲーム中に「何でこうなるの」「何でこうならないの」なんて不満や疑問を持つことになるだろう。思った通りに何でも自由に遊べる爽快さを追求したレースゲームとは、根本的な方向性が違うからだ。こうした疑問が解決されなければ、本来面白いはずの「リアルさ」を、逆につまらないと感じてしまうかもしれない。

この疑問は、車についての知識を補うことで解決されるだろう。そのために、ここで実際の車の走行もからめた説明をすることにした。ゲームをプレイした時に、「なるほどね」と思えるようになれば、それが面白さにつながっていくはずだ。

ラインを想定する

道路やコースを走行する際、特にコーナーを曲がる際に重要となる要素にラインがある。これは、限りある道幅の中をどのような道筋で走り抜けるのか、という走行ラインのこと。

コーナリングの基本的なラインは、アウト・イン・アウトと呼ばれるもので、外側からコーナーに進入し内側をかすめてから外側に膨らみながら抜けていくものだ。車というものは、コーナーを曲がるときに、必ずGの影響を受ける。つまり、外側へ膨らむ力を必ず受けてしまう、ということ。そのため、外側から内側をかすめるラインを取ることで、外側へ膨らもうとするGの影響を小さくしようとするのである。速度を出せば、それだけ大きなGがかかる。しかし、バトルやタイムアタックをしていれば、速度を落とすわけにはいかない。となると、いかに車に負担を与えないラインを探すことができるのかが、重要な課題となってくることは当然だろう。

クリッピングポイントは、何度も同じコーナーを周回して、徐々に自分と車種の走りにとってより良い場所に設定を変えていく。

クリッピングポイントを決める

ラインを想定する際の最も重要な要素に、クリッピングポイントの設定がある。

例えば、アウト・イン・アウトのラインを取る時に、アウトからコーナーのどこを狙ってインに切り込んでいくのか、それが決まらないことには、コーナーを曲がっていくことができない。これは、特に意識しなくとも、コーナリングする際には常に設定されている

ものだ。つまり、車を曲げる時に「どこに向かって」進むようにハンドリングやアクセルワークをしているのかということであり、この「向かっている」位置こそがクリッピングポイントと言われるものだ。簡単に言ってしまえば、コーナーを曲がるために狙っていくポイントのことで、ライン取りの最重要ポイントのようなものだ。

これは、車種によって変わってくる。速度や挙動、旋回能力の違いによって、同じコーナーであっても状況が違えばラインが変わるのだから当然だろう。どこを狙えば膨らみすぎて壁にぶつからないのか、グリップが限界値を越えないのか、コーナーの手前か、それとも奥か、インベタの位置か、それとも中央よりか。状況や車の能力を考慮したうえで、最適なクリッピングポイントを設定したい。

駆動方式による挙動の違い

『首都高バトルR』に登場する車種の駆動方式には、MR、FR、4WDの３種類がある。ゲーム内においてその違いは、挙動によって表される。と同時に、同じ駆動方式であっても、車種によって挙動には違いが生まれてくる。例えば、同じ4WDであるTYPE-GTとTYPE-LANでは、その挙動に大きな違いがある。これは、駆動方式以外のさまざまな要素によって生まれてくる違いだ。

以下で、特徴的な車種の挙動について解説していく。

◇TYPE-NS

ドリフト時のトラクションのかかりがいい。車体の中央にエンジンを搭載しているのでグリップの限界値が高い。ブレーキ時に挙動が乱れにくく、ストッピングパワーに優れている。

◇TYPE-GT

ドリフト時の安定性に優れ、体勢を立て直しやすい。ドリフト態勢を作る時にアンダーステアぎみになるために、回頭性が悪い。だが、過重移動を確実に行えば、テクニックで補える。

◇TYPE-SUP

このゲームに登場する車で唯一の３リッターターボ。トルクがあるために他の車より加速力に優れ、最高速までの到達が早い。オーバーぎみに車を振り、コントロールしていくには最適だろう。スペシャルカーDODA-S30の練習車として適している。

◇TYPE-FD7

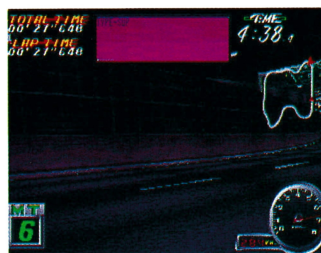
コンパクトなエンジンで重量配分に優れ、FRではあるがMRに似た挙動。回頭性に優れシャープなハンドリングが期待できる。限界時のドリフトコントロールが難しいのでテクニックが必要である。

◇TYPE-LAN

低排気量ゆえ加速性能に劣るが、このゲームでは最高速に優れている。フルタイム4WDの性能をあますところなく再現している車だ。4WDの欠点であるアンダー傾向をAYCでカバーしている。

◇TYPE-IMP

ゲームではFFベースの4WDという印象。FF特有のドリフト時でも前に引っ張ってくれる特徴と、4WD特有のドリフト限界時の操作性の良さが融合している。アクセルオン時のオーバーステア傾向が強く、シビアなハンドリング操作が要求される。

最速を誇るTYPE-GTにも欠点はある。それが車両重量とホイルベースの長さからくる回頭性の悪さである。インベタでは曲がりきれない。

全６車種の中でも、なかなか魅力を見つけ出しにくいTYPE-SUP。FRならではのハデなパフォーマンスでも披露するか。

コーナリングテクニック

最高速で走り抜けるために

コーナリングにはふたつの方法がある。グリップ走行とドリフト走行と呼ばれるものだ。グリップ走行はタイヤのグリップ力の限界を越えない範囲の操作で走行する走法を言い、ドリフト走行は故意にグリップ力の限界を越える状況に車を操作してタイヤを滑らせながら走行する走法を言う。通常の車というものは、グリップ走行で走ることが前提である。街中でバスのドリフトなど見ないはず。

しかし『首都高バトルR』は、挙動を楽しむゲームである。だからこそ、ぜひともドリフト走行の挙動を楽しんでもらいたい。

写真は、直ドリで走行しながら、クリッピングポイントをできるだけ奥に取ろうとしているところ。これらのドリフト走行で走ってこそ、『首都高バトルR』の主旨である「挙動を楽しむ」は実感できるのである。

グリップ走行

グリップ走行の特徴

４輪に伝わる過重移動を熟知し、タイヤの限界域で操作をする。ドリフト走行に比べてタイヤの消耗度が低い。グリップの高いタイヤを履くことによりテクニックが補われ、回頭性も良くなる。

ブレーキング

コーナー手前で確実に減速し、車体のロールで過重移動を行い、コーナー入口と出口で同じ態勢で立て直せるようにする。ブレーキを残したままクリッピングポイントに向かうと、後輪タイヤの限界域で車体がロールしやすくなるため、アクセルオン時に回頭性が良くなり、コーナリングスピードが上がる。アクセルをオンにするタイミングが早いとアンダーステアが出て、グリップが限界を越える。

シフトダウン

エンジン回転数をパワーバンド内に維持するための操作。トルクと馬力を効率良く引き出せるようになるので加速力が上がる。

アクセル

実際は、センチ単位の微妙なアクセルワークでコーナーを抜けていくものだが、ゲームではアクセルオン（ベタ踏み）とオフ（踏まない）の違いしかない。とはいえ、挙動のきっかけ作りには重要。

シフトアップ

エンジンの特性のパワーバンドを活かすために行う。シフトアップを行わないままアクセルを踏んでいるとエンジンが焼き付いてしまい、パワーバンド以上回してもタイムロスにつながる。

パワーバンド

最大トルク（押し出す力）と最高出力（引っ張る力）を最も効率良く発揮できる回転数の範囲のこと。エンジン特性によって、その回転数は異なる。

グリップ走行の基本操作

ブレーキング
▼
シフトダウン
▼
アクセル
▼
ステアリング
▼
シフトアップ
▼
コーナー脱出

ステアリング

ラインを修正する。コーナリング中にステアリングをラフにコントロールすると挙動が乱れる。コーナリング中は、修正を必要としないラインを取ること。ステアリングとアクセルは車操作の基本。例えば、実際の車で前輪のタイヤの磨耗が早い場合、ステアリング操作がラフであり、車の性能に助けられて走行している証拠となる。

ドリフト走行

ドリフト走行の特徴

本来はパニック時に出やすい挙動。それを故意に生み出しコントロールするのがドリフト走行である。実際はグリップの限界で走った方が速い。本来、低中速のRのきついコーナーで車の限界値を越えて回頭性を良くするために使う。挙動を熟知している者ほど、アンダー傾向にセッティングを持っていく。オーバー傾向にセッティングしている者は、パフォーマンスとしてのドリフトを求めているので速くはないようだ。

ステアリング

タイヤに負担を減らし、同時に“どアンダー”を出さないように、アクセルをオフにしてから操作する。ゲーム中で速く走るためには、ステアリングを入れてアクセルオフ・オンを瞬時に入れる。ステアリングの角度により、コーナーに合ったドリフトアングルを作る。

アクセル

ドリフト中のアクセル操作は、挙動がオーバーになりすぎてスピンしないようにするためと、一気に向きを変えるために行う。

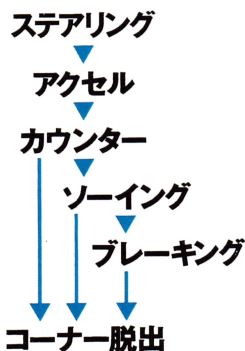
カウンター

ドリフト時、フロントタイヤの向いている方向に車を進めるために行う、修正のための操作でもある。ゲーム中ではコーナーへの進入と脱出のステアリング操作をほぼ同一にすると立ち直りが早い。

ソーイング

本来はしたくない操作。一発でドリフト状態を作れない時に行う修正操作である。未熟な者が必要とするが、限界時の挙動を修正するためには必要な操作でもある。ゲームの主旨からすれば、一発でステアリング操作をして、初めてドリフトキングと言える。

ブレーキング

アクセルオン・オフだけでドリフトできない人は、アクセルを踏んだままブレーキングをしてみよう。するとドリフトボタン(P56参照)に近いドリフトが行える。実際はサイドブレーキで、後輪だけをロックしてドリフトに持ち込む人が多い。挙動を知らない人が使うテクニックであり、パニック時に有効な技として重宝される。

ドリフトテクニック

コースを走る前に

ドリフト走行の操作手順に関しては前ページで解説した。だが、それをゲームにおいて実践する前に、知っておいて欲しい要素がまだある。いずれもゲームとしてという要素だ。以下に解説する。

足回りのセッティング

コーナーはもちろん、ロングストレートも直ドリ状態で進み続けることができる。巷でドリグリと呼ばれる走法である。写真はロングストレートを直ドリで走行しているところ。

エンジンは、低回転を犠牲にしてでも高回転を高くして、最高速を伸ばすようにする。装着できるものは全て装着してしまうぐらいの勢いでチューンしよう。ただし、足回りのセッティングには、こだわりを持って欲しい。旋回能力を重視するのか、グリップ能力を重視するのか、自分の走りに合ったセッティングを見つける。

このゲームでは、ドリフトをしても速度が下がらないばかりか、上がっていく(！)。かなりのテクニックを持っていなければできない「速度を上げながらのドリフト」が、誰にでも簡単に再現できるのである。本書がドリフト走行を勧める理由のひとつでもある。

足回りのセッティングは、グリップ能力よりも旋回能力を重視したい。グリップ走行からドリフト走行への移行をハンドル操作だけで行い、アクセルオン・オフで生じるはずのタイムロスをなくすためである。グリップ走行で曲がれるコーナーのいくつかは曲がれなくなるだろうが、そこもドリフトで曲がれば問題はない。

走行速度とドリフトの関係

ゲームでは車種ごとにドリフト開始最低速度というものが設定されている。これは「何キロからドリフトできますよ」というもので、車両重量やトルクなどによって異なる。以下にまとめる。

TYPE-NS＝140キロ　TYPE-GT＝170キロ　TYPE-SUP＝169キロ
TYPE-FD7＝130キロ　TYPE-LAN＝169キロ　TYPE-IMP＝174キロ

ただ、こんなに低速で走行することはないであろうから、あまり気にしなくてもいいだろう。

ドリフトボタン

アクセルコントロールでドリフト状態を作り出そうとすれば失敗することもある。だがそれも挙動を知るひとつの方法かもしれない。

押すだけで車がドリフト状態になる便利なボタン。だが本書は、これを使用することを推奨しない。何故なら、ドリフトボタンを使っていたのでは、車の挙動を覚えにくくなり、どういう状態からドリフトになるのかということが体験できないから。そして何よりも『首都高バトルR』の主旨である「車の挙動を楽しむ」ことができなくなってしまうからだ。

2種類のドリフト

ドリフトにはいくつかの種類がある。ブレーキングドリフト、慣性ドリフト、フェイントドリフトなどと呼ばれるものがそれだ。そうした数々のドリフトテクニックの中から、『首都高バトルＲ』でも有効と思われるものを紹介していく。ゲーム内で生じるドリフト状態を、実車のテクニックにダブらせて解説してあるので、プレー中のそれとは解釈の仕方に多少の違いがあることを補足しておく。

直ドリ

車のフロントを、クリッピングポイントに向かって、直線的に流すために使う。パフォーマンスとしても頻繁に使われるが、長時間ドリフトを続ける必要のあるコーナーなどで実用的に使用される。また、ドリフトへのきっかけとなる動きでもある。

『首都高バトルＲ』の車はいずれも弱オーバードリフト（プッシングアンダーとも言う）で立ち上がった方が速い傾向にある。リアをきれいに流すためには、アクセルを一瞬離し、ハンドルをクリッピングポイントに向かって入れ、再びアクセルを踏む。このとき、タイヤの向きとは違う方向に進む。これが直ドリの状態である。

クリッピングポイントでアクセルコントロールをしやすい初心者用のテクニックでもある。

写真は、直ドリでコーナーに進入しようとしているところ。直ドリはアクセルコントロールをしやすいのが最大のポイント。『首都高バトルＲ』の車種全般の特性にも合っている。

パワードリフト

アクセル全開の状態でハンドルをきっていると、グリップの限界を超え、車体が滑り出すことがある。この挙動を利用したドリフトがパワードリフトだ。

グリップの低いタイヤを履き、そのグリップの限界を知っていれば、アクセルを入れたままでドリフトを狙うことができる。パワードリフトは、ドリフトの挙動を発生させるために、ブレーキングなどの細かい作業を省くことができるという利点がある。ドリフトのきっかけを作る手間が省けるということは、常に同じ車速とラインを取って走り続けられるということ。ただし、車の挙動とグリップの限界を知らなければ、パワードリフトを実践することは困難だろう。そのため、直ドリに比べ、上級者向けのテクニックといえる。

タイムアタックを行う際は、このドリフトがオススメである。理由は上記の通り、常に同じラインを車速を落とさずに狙っていけることと、アクセルをオフにすることによって生じるタイムロスがないということ。

また、パワースライドからの派生技には、慣性ドリフトと呼ばれるものがある。慣性ドリフトは、ハンドルを一度曲がる方向とは逆に切り、それをきっかけにグリップの限界を作り出し、ドリフトの挙動を起こさせるものを言う。

パワードリフトは上級者用のドリフトテクニック。グリップの限界値が低くなるようにセッティングしておきたい。

COURSE CATALOG

COURSE 1

東京環状線

シナリオモード最難関コース

現実の東京環状線は、起伏の激しいハードなコースであり、路面状況も悪い。最悪と言っても良いほどである。走り屋と呼称される者たちは、環状線の右回りである外回りよりも、左回りである内回りを好んで走り、ゲーム中でも現実と同様に内回りのコースを走ることになっている。ただし、現実の東京環状線1周の距離は、ゲーム中に作られたコースよりもずっと長い。

ゲーム中の走行時刻も夜に設定されているようだが、実際の走り屋たちも、渋滞している日中の時間を避け、日曜日の深夜3～4時ごろに走っているらしい。

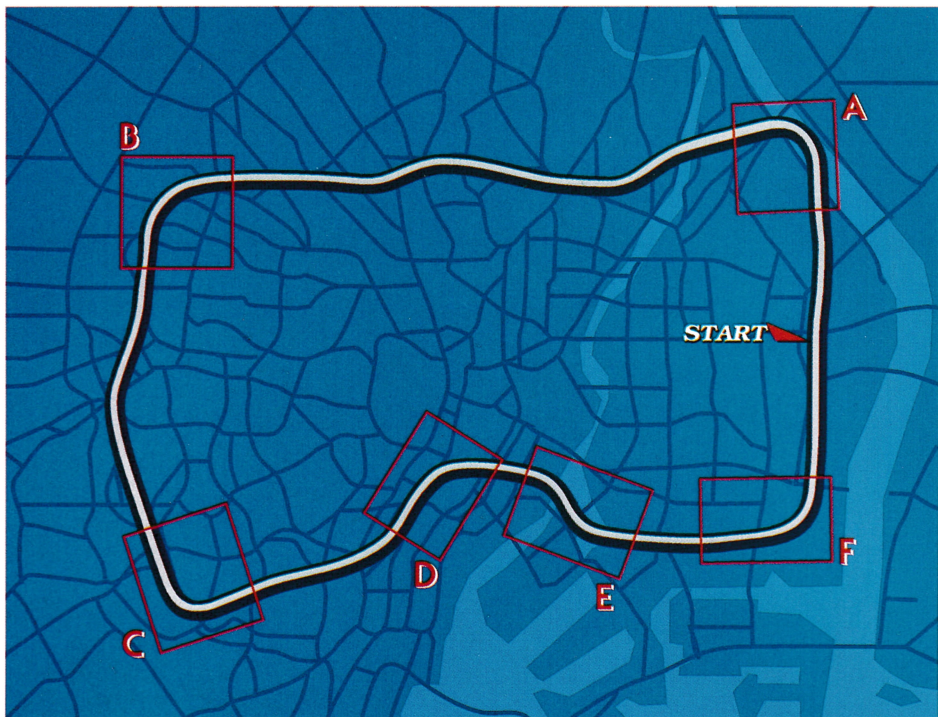
ゲーム中の東京環状線は、シナリオモードで最大の難関となるであろうコースとなっている。コーナーの出口やライン上に、停車しているのかと思うほど、アザーカーがチンタラと走っていることも多い。これも、難しさの大きな原因となっている。

最強のライバルは、やはり坂東親分。加速、ハンドリング性能共に申し分ない走りをする。しかも荒っぽい。

走りのポイントは、四隅のコーナー。ここをきれいに曲がることに焦点を当てて走るといいだろう。

東京環状線データ

コース全長	*9.315km*
天候変化	なし
登場ライバル	下北沢*2000*
	埼玉のコウジ
	みるく
	タカシ
	シルバーフォックス
	イダテンアキラ
	坂東親分

東京環状線全景マップ

足回りのセッティングとブロック

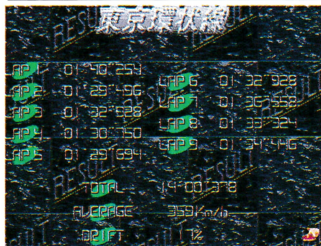
Rのきついコーナーが多く、車道も広くて3車線、ほとんどが2車線となっているので、ドリフト走行をするにはテクニックが必要となってくる。無理やり車体を振り回すような荒っぽいコントロールでは、すぐに壁に接触してしまうからだ。そのため、ドリフト時の安定性の高い車が有利と言えるかもしれない。

常にコーナーの先を見る感じで、アザーカーの有無を早め早めに確認しておきたい。もちろん、アザーカーがいた場合には、ドリフト中に走行ラインを変えてかわしていかなければならない。こうしたテクニカルな要求に応えられるように、足回りのチューンも忘れずに。ショックやスプリングなど、自分のドライビングのクセと合わせて、チューンしておきたい。

シナリオモードでは、ライバル車の前に出たあと、バックミラーを見ながらブロックすることでバトルの展開を有利に運ぶことができる。このように車線の少なさを利用して、ポジションを確保することも大切だ。ただ、これは逆のポジションになった時には、非常に厳しい状況と言える。コース後半は特に抜きどころがなく、最終コーナーからゴールまでの直線が短いため、他のコースのようにマシンパワーに任せてブチ抜くという荒技が使えない。ゴール直前に抜かれないためにも、最終コーナーは特にきれいに曲がりたい。

◆目標ラップタイム

車種	ラップタイム
TYPE-NS	1′36″954
TYPE-GT	1′29″496
TYPE-SUP	1′36″228
TYPE-FD7	1′39″132
TYPE-LAN	1′33″918
TYPE-IMP	1′35″568

A POINT 第一コーナー

●2車線でまとめる

直ドリでドリフト態勢を整えたら、アクセルオンのままクリッピングポイントを狙ってハンドルを切る。アウト側車線からインに切れ込むようにドリフトしていくといい。

クリッピングポイントは、コーナーのやや奥を狙った方がいいだろう。カウンターを一発で当てられれば、立て直しもスムーズでドリフトがきっちりと2車線内に収まる。

■Aポイント

クリッピングポイントを手前に取ると、どうしてもラインが膨らんでしまい、3車線目まではみ出てしまう。立て直しの融通が効いてテクニック的には楽だが、タイムロスはいなめない。

①：小刻みなアクセルコントロール

クリッピングポイントを通過してコースの先が見えたらアクセルをチョンと抜いて立て直しを図る。このタイミングは車がアンダーステアからオーバーステアぎみに流れ出したタイミングでもある。アクセルをチョンと抜いたらカウンターを当て、素早くアクセルをオンに戻す。操作方法はドリフトの基本そのままで、このコーナーのタイミングさえ覚えてしまえば難しいことはないだろう。

①補足：**車線を広く使った勉強法**

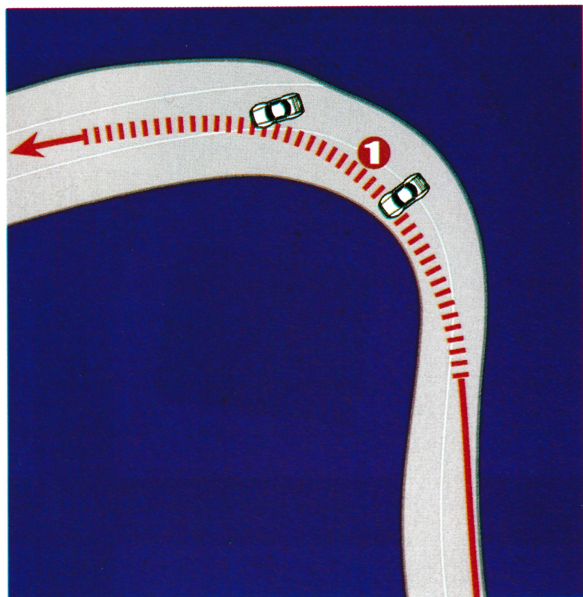
このコーナーに慣れていないときは、3車線までめいっぱい使って、クリッピングポイントを探すことから始めてみること。クリッピングポイントが定まったら、次はアクセルコントロールの練習をしておく。

●アザーカーのパターン

アザーカーは、アクセルコントロールをする地点の少し先を、真ん中の車線をトレースするように走っていることが多い。アクセルコントロール中にアザーカーを発見したら、ドリフト状態を維持しながらアウト側の車線に回避するようにしたい。素早く立て直してグリップでイン側の車線に回避するよりも操作が簡単だ。

B POINT トンネル後コーナー

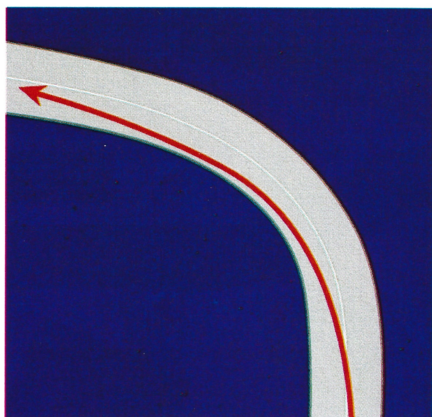
●車体が傾くまでインベタを

なにもドリフト走行で抜ける必要はない。ややアウトからクリッピングポイントを狙い、グリップ走行でインベタを抜けるようにする。この時のクリッピングポイントはできるだけ奥を狙うといい。奥であればあるほどインベタを走行できることになり、ラインがイン側1車線で収まる。壁に極限まで接近するとタイヤが縁石に乗り上げて少しだけだが車体が傾く。この傾きが出るまでインに寄りた

い。クリッピングポイントを手前に取ると、アウトに膨れるだけでは済まず、壁に衝突してしまうことすらある。

●山を越えたらハンドリング

トンネルを抜けたところにこのコーナーはあり、トンネルからコーナーまでは上り坂となっている。ハンドルを切るタイミングは、この坂を上りきった直後。坂の途中では早すぎる。坂を登っている最中は、左のタイヤをセンターラインの少し右側に合わせるように走るといいだろう。

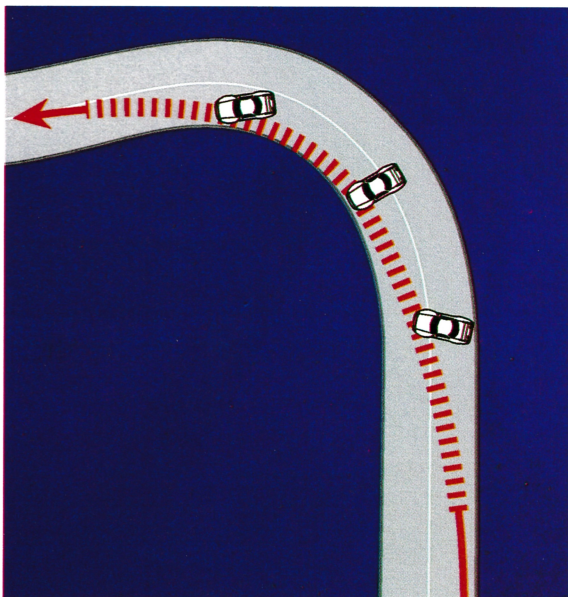
●アザーカーのパターン

アザーカーは、コーナー手前とコーナー後のアウト側の車線にいることが多い。コーナー手前にいた場合は、直線の坂を上りきる前に軽くブレーキングしコーナリングするように。コーナー後にいた場合は、アクセルを踏んだままハンドリングだけで回避したい。このコーナーを抜けたあとの直線は、このコースの数少ない抜きどころだけに、できるだけ最高速を維持しておきたい。そのためにも、コーナー後の減速は避けるべきだ。

■Bポイント

C POINT トンネル前コーナー

●コーナーの目印を探す

東京環状線で最も難易度が高いコーナーとなっている。このコーナーを難しくしている要因はふたつ。Rがきつく2車線しかないことに加え、コーナーがあると知らせる目印が手前にないこともそれ

■Cポイント

に拍車をかけている。

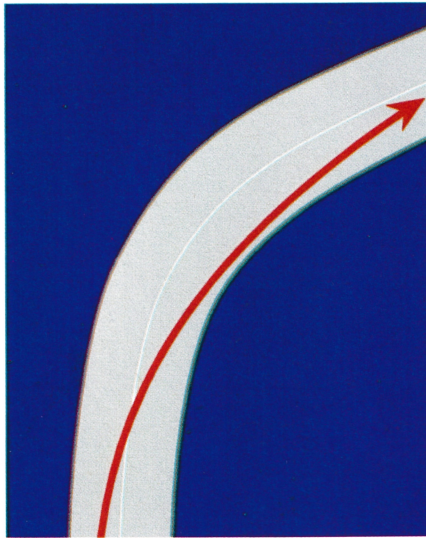
どこからドリフト態勢に入るのかが最初のポイントとなる。まずは、その目印を探すことから始めてみるといい。

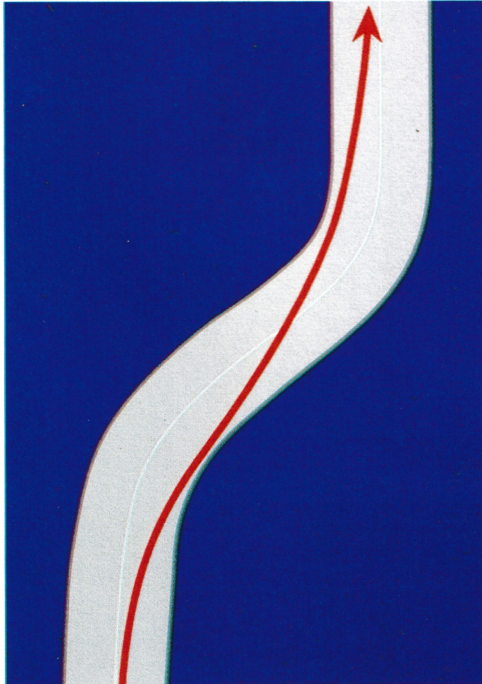
オススメの目印は次の通り。右車線を外側ぎりぎりで走っていると、左の壁の端が背景のビルのライティングと重なってクッキリと見えるタイミングがある。このタイミングで直ドリをするといいだろう。

●クリッピングポイントは手前に

このコーナーでは、クリッピングポイントを手前に取った。上記のタイミングでドリフトを開始したらハンドルを切りっぱなしにしてクリッピングポイントを通過する。そして通過したあとのアクセルコントロールこそが重要である。クリッピングポイントを通過したあと、素早くアクセルをオフ。すぐさまカウンターを当ててアクセルをオン。

いかにアクセルのオフからオンへを短く行えるかが、このコーナリングの成否にかかわってくる。焦ってアクセルがオフになっているのにハンドルを切ってしまうと、車体がハンドルを切った方向を向きすぎてしまうので注意しておく必要がある。

アクセルコントロールにもたついて、アウト側の壁にぶつかりそうになったら、減速覚悟でアクセルをオフにし、進行方向を変える。ぶつかった場合のロスよりはましだ。

■Dポイント

■Eポイント

D POINT トンネル内コーナー1

●次コーナーへのつなぎ

グリップ走行で曲がりきる。ラインは拡大図の通りに、アウト・イン・インといった感じで。大切なことは、次の複合コーナーに備えて、コーナリング後にイン側をキープしておくこと。ハンドルは切りっぱなしになるだろう。狭い空間を走るスピードにどこまで耐えてハンドルを切り続けられるか、その度胸とテクニックが要求される。回頭性のいい車種ならば、もっとインベタを走行できる。

●372キロで走り抜ける

TYPE-GTの最高時速は372キロ。このコーナーはライン取り次第でその372キロを維持したままグリップ走行することができる。ふたつのコーナーのインを結び、できるだけハンドルを切っている時間を少なく、曲げる方向が浅くなるようにする。

●ハンドリングとアクセルワーク

イン側のセンター寄りから、ハンドルを少し入れ

て、ひとつめのコーナーを曲がる。

まずはハンドルをニュートラルにし、クリッピングポイントを狙うように少しだけハンドルを切る。チョコンと押し、パッと離し、チョコンっと押す感じのハンドリング。長くハンドルを切らずに、短い一発でラインを修正するような気持ちでコントロールするといいだろう。

ひとつめのコーナーの入り方を間違えた場合は、上記にあるハンドルをニュートラルにしている状態の時に、アクセルをオフにして態勢を整えること。このアクセルをオフにした状態のままでふたつめのコーナーに入っていければ、なお確実にコーナーを曲がることができ、仮にコーナーを出た場所にアザーカーがいたとしても十分回避できる余裕が生まれる。

確かに、多少のタイムロスは、当然ながら、ある。しかし、ここで焦って、アクセルオフの状態でハンドルを切り、ハンドルを切った状態で再びアクセルをオンしてしまうと、無意味なドリフトが発生してしまい、壁にぶつかることになる。コンマ何秒かを焦って数秒を損することは馬鹿馬鹿しい。時には、丁寧なコーナリングが、結果的にタイムを縮めることにつながっていく場合もある。それを覚えておくべきだ。

F POINT 最終コーナー

●アクセルオンのままドリフト

ラインは基本に忠実なアウト・イン・アウト。クリッピングポイントはできるだけ奥を狙いたい。車線が狭いので、手前に取るとアウト側の壁にぶつかってしまう。

理想的な形は、アクセルオンのままフルドリフトでコーナーを抜けていくことだ。ラインさえきちんと取れていれば、372キロを維持したままで曲がりきることができる。

●シナリオモードでは

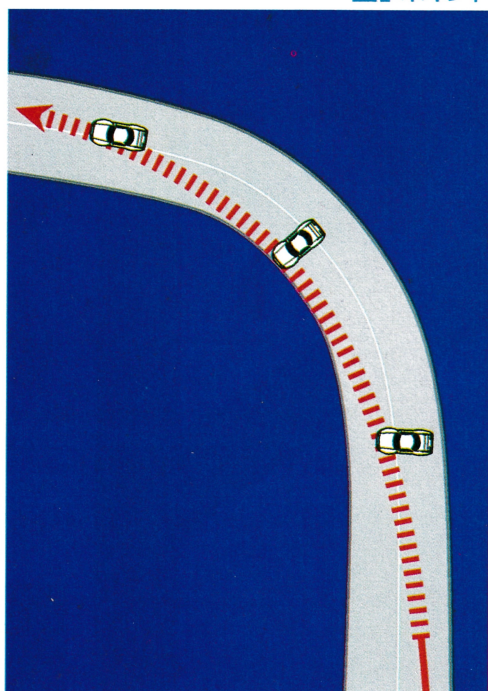
シナリオモードでの常勝パターンは、ほとんどのコースにおいて、最終コーナーからゴールまでの直線でマシンパワーを活かしてライバルを抜き去ることだ。

だが、この東京環状線は、最終コーナーからゴールまでの直線が短い。そのため、この最終コーナーでミスってしまいライバルに抜かれたり、あるいは大きく差をつけられたりすると、ゴールまでに挽回することは不可能といえる。

強引に攻めのコーナリングをするよりは、安全確実にこなしていった方がいいだろう。

安全にコーナリングするには、クリッピングポイントを通過したあとにアクセルワークで態勢を整え、イン側の車線をキープして走るようにするといい。こうすれば壁にぶつかる可能性が低くなり、ライバルに対するブロックにもなる。

■Fポイント

COURSE . 2

東京湾岸線

高速クルージング用湾岸ルート

現実の東京湾岸線は、走っていて爽快感が味わえる最高速重視のコースとなっている。高速まで引っ張れるためか、最近では環状線よりも人気が集まっているようだ。また、実際の道幅は、3～4車線あり広々とした印象がある。

ゲーム中に出てくる大きな橋は、おそらくレインボーブリッジだろう。最近では、辰巳インターに走り屋たちが集まっているらしい。

ゲーム中の東京湾岸線も、現実のコースと同様に見晴らしのよいストレートが多く、最高速を重視したものとなっている。ただし、ゲーム中では2～3車線と、現実のコースと比べると若干ながら道幅が狭くなっている。

アザーカーの走行の特徴として、見通しのいいストレートでは乗用車だけでなくバスまでもが、頻繁に車線変更を行ってくる。そのため、できるだけセンターラインをなぞって走り、左右のどちらにでも緊急避難できるようにしておくといいだろう。

特にこれといった強敵となるライバルが登場しないため、最高速で走り抜ける楽しみを存分に味わうことができる。夜明け前の湾岸線を、スピードを限界まで引き出して走り抜けたい。

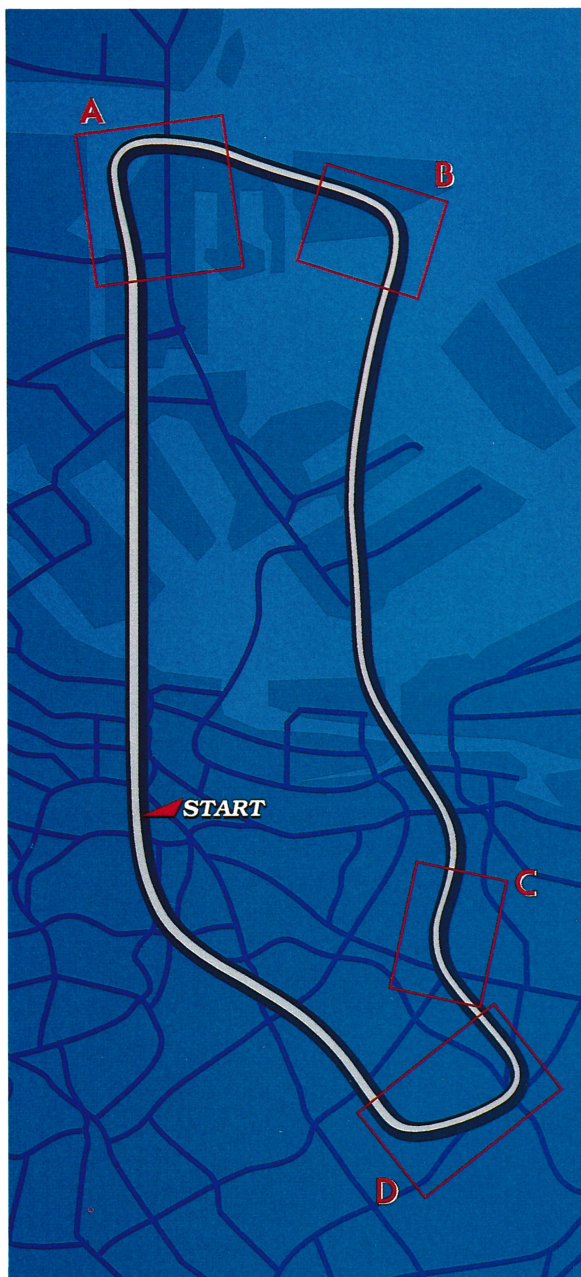
東京湾岸線データ

コース全長	*11.589km*
天候変化	なし
登場ライバル	下北沢*2000* 埼玉のコウジ みるく タカシ

最高速セッティングが勝負の決め手

　ゴール直前のトンネル手前にある複合コーナーが、このコース最大のポイントとなっている。ここをブレーキングして抜けようとすると、とんでもないタイムロスとなってしまう。最高速まで引っ張った車速を落とさないように、ドリフト走行でスポッと抜けるようにしたい。

　セッティングは最高速重視以外は考えられない。例えば、シナリオモードでコーナリングに失敗したとしても、ゴール手前の長いトンネル内で最高速まで引っ張ることができれば、ライバルに追いつくことが可能だからだ。もちろん、トンネル内でどれだけ最高速を伸ばせるかは、複合コーナーの立ち上がりにかかっている。そのため、複合コーナーでのドリフト走行が意味を持ってくる。

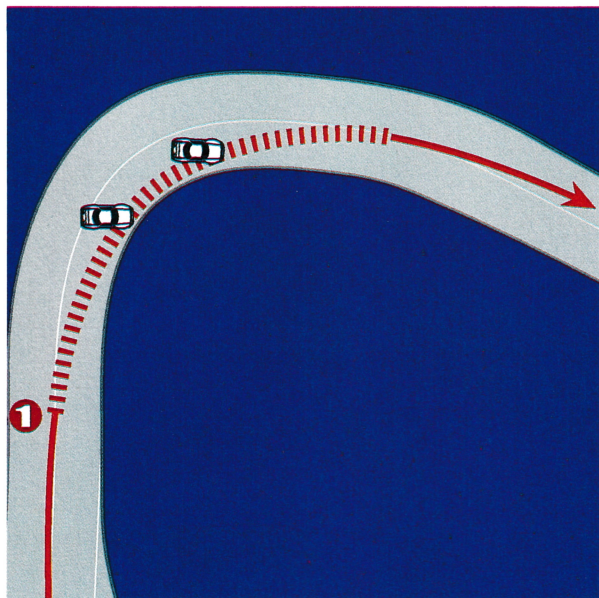
　ここでは、チューニングの段階で、既にある程度の勝負を決めることができる。最高速をどこまで伸ばせるマシンセッティングができるか、これが勝負の明暗を分けることになる。

◆目標ラップタイム

車種	ラップタイム
TYPE-NS	2′01″044
TYPE-GT	1′50″964
TYPE-SUP	1′59″724
TYPE-FD7	2′03″228
TYPE-LAN	1′57″678
TYPE-IMP	1′59″328

東京湾岸線全景マップ

A
B
START
C
D

A POINT 第1コーナー

●コンパクトなドリフト

■Aポイント

２車線しかない狭い場所でのドリフトが要求される。インベタを舐めるようにドリフトし、外へ膨らまないようにに抜けていければ理想的だ。

このコーナーは、入りがきついが、出口はゆるやかになっている。やや手前に取ったクリッピングポイントを通過したら即座にアクセルコントロールをして、すぐにグリップ状態に回復し、外へ膨らまないようにしよう。

アクセルコントロールはコーナーの先が見えたところで、すぐに行うように。クリッピングポイントを手前に設定した場合、そのクリッピングポイント通過後、すぐにアクセルコントロールをするとイン側の壁に衝突してしまうことがある。

●ドリフトを乱す上り坂

比較的きつめのＲとなっているコーナーである。それだけに、早めにドリフトの態勢に入っておきたい。

とは言っても、コーナーの手前から直ドリして入っていくことは避けた方がいい。なぜなら、このコーナーの手前には、少し盛り上がった上り坂があるからだ。

この上り坂がなかなかのクセモノである。坂の途中でドリフトを始めてしまうと、その挙動が乱されてしまうからだ。その乱れは若干ではあるが、最高速でこのコーナーを抜けていこうとした場合、この若干の乱れがコーナーに入った時に大きな影響を与えてくる。具体的には、インに切り込みにくくなり、アウトに膨らんでしまう。

そうならないためにも、坂を上りきってから、瞬間的にドリフトの態勢を作り出すようにしよう。ドリフト開始の目印としては、路面の継目（拡大図中①）がある。コーナー手前にある路面の継目の直前でドリフトを開始する。そこからハンドルを切れば、ちょうど理想的なクリッピングポイントを捕らえることができるだろう。

●アザーカーについて

アザーカーを見かけることは少なく、ほぼオールクリアの状態でコーナリングできるだろう。まれに、コーナーの出口でアザーカーを見ることがあるが、避けきれないほどではない。

B POINT 第2コーナー

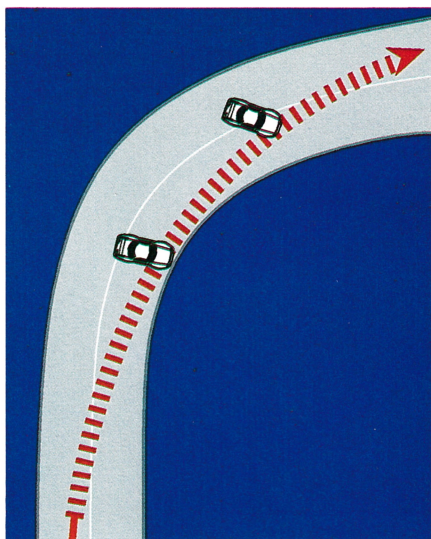
●直線的なライン取りで突っ込む

第１コーナーとは逆の構造になっている第２コーナー。コーナー

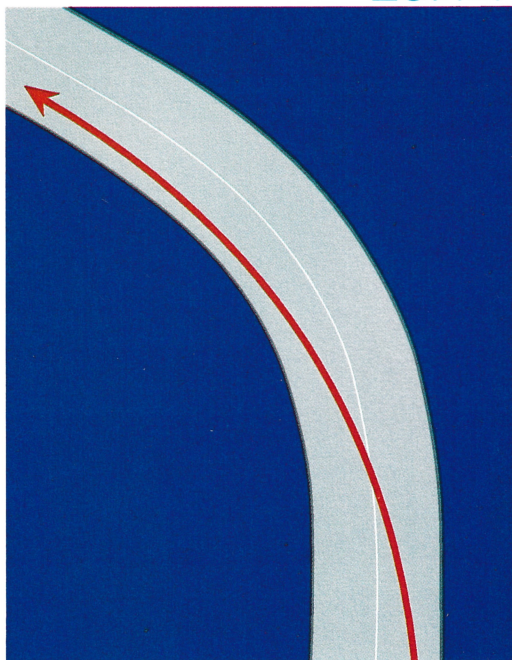
の入口はゆるく、出口がきつくなっている。
　クリッピングポイントも第１コーナーとは逆に、ここでは奥に取るようにしたい。できるだけコーナーの奥まで直ドリして突っ込みたいが、これは車種によってずいぶんとラインが変わってくるだろう。拡大図はTYPE-GTのラインである。要は、できるだけ直線的にドリフトして、徐々にグリップを取り戻しつつコーナーを脱出するということだ。TYPE-FD7であればもっとインベタで抜けていくことができるだろうし、TYPE-LANとTYPE-IMPであればアウトを直角に近い角度でコーナリングすることができる。

■Bポイント

●フルカウンターで一気に抜ける

　入口のゆるやかさを利用して、早めにドリフトの状態を整え、そのまま直ドリの状態でクリッピングポイントを狙って直線的ラインを描く。
　操作としては、まず直ドリ態勢を作ってから、クリッピングポイントを狙ってハンドリング修正をする。
　ハンドリング修正のコツは、一瞬だけハンドルを切ったら、あとはニュートラルにしておくこと。その後、クリッピングポイントを通過したら、一気にカウンターをフルに当ててコーナーを脱出する。ちょっと振りすぎてるかな、と思うぐらいで丁度いい。

●このコーナーに慣れるまでは

　第１コーナーのクリッピングは手前、第２コーナーのクリッピングは奥に、とまず覚えておく。第２コーナーの方がＲはきついのだが、コーナーの入口がゆるいため、ドリフト態勢は作りやすいだろう。インベタを通ろうとせず、ゆるやかにコーナリングし、早めに立て直すように心掛けるといい。慣れてきたらそのラインを徐々にインに寄せて修正していこう。

■Cポイント

C POINT 高速コーナー

●アウト・イン・イン

　第２コーナーからこの高速コーナーまでは、見通しのいいロングストレートとゆるやかなコーナーで構成されている。そのためタイムアタックでは、この高速コーナーで最高速に達していることが、ベストタイムを出すための最低条件となる。このコーナーの壁は黄色と黒で塗装されていて、ずいぶん危険なコーナーのように感じられるが、Ｒ自体はそれほどきびしくない。アウトからイン、そしてそのインのままのラインをグリップ走行で抜けられる。この場合、どこでハンドルを切るかがポイントになる。ハンドリングのコツは、小刻みに切らず、コーナーを抜けるまで切りっぱなしにすること。

●次の複合コーナーへ

このコーナーでアウトに膨らんではいけない。すぐ次に待ちかまえている複合コーナーに備えるためだ。アウトからインに切れ込んだら、そのままインをキープするようにしたい。

●アザーカーについて

コーナーに入る前のライン上で、アウト側の車線にアザーカーがいることがある。

この場合は、できるだけインをキープしながらコーナリングするようにラインを取りたい。しかし、インのラインをキープするために、ブレーキングして速度を落とさなければならないようであれば、最高速を維持したままアウトに膨れてしまった方が結果的にタイムロスは少なくて済むだろう。もちろん、その場合でも、アウトへの膨らみを極力少なくする努力をしておく必要はあるが。

D POINT 複合コーナー

●ふたつのコーナーをドリフトで曲がる

ここの複合コーナーが、このコース最大の難所となっている。ドリフトしっぱなしでふたつのコーナーを曲がることができるかどうかがポイントとなる。

ドリフトでひとつめのコーナーのクリッピングポイントを通過したあと、アウト側の車線に膨らまないように車をコントロールすること。3車線になるまでは、細かいテクニックのオンパレードとなる。

全てを一度に解説してもわかりにくいので、部分ごとに分けて、以下で解説していく。

①：**直ドリからのハンドリング**　直ドリの態勢を、コーナーの少し手前から始める。ドリフト開始の目印となるのは、路面の継目。この継目の上を通過すると同時ぐらいにドリフトに入るように。

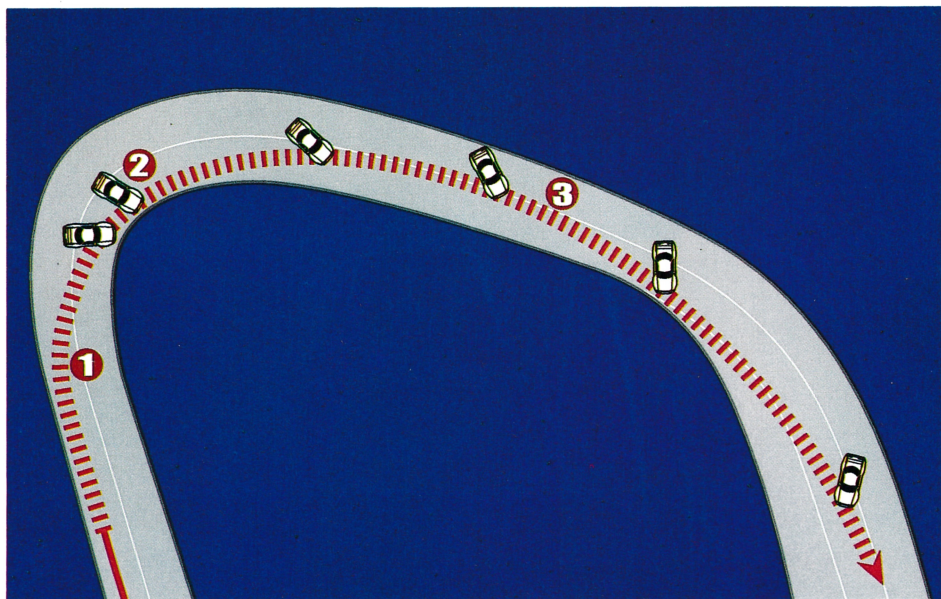
そのあとは、いきなりインに切れ込まないようにし、アウト側の車線の中で収まっておき、アクセルオンのまま徐々にインに近寄っていくぐらいの感覚でコーナーに突入すること。

拡大図①地点でハンドルを一気に切りはじめ、クリッピングポイントを狙う。この時もアクセルは踏みっぱなしである。

②：**態勢を整えて流れる**　クリッピングポイントを通過し、コーナーの先が見えたら一瞬アクセルをオフにし、すぐにアクセルオンする。この操作で態勢を整えてから、ふたつめのコーナーへ流れる。この時、ドリフトはしたままで構わない。センターラインをなぞるように、少し斜めを向いたまま、ドリフトしながら流れていけばいいだろう。

アクセルコントロールしてから次のコーナーに流れる際、ハンドル修正はできるだけ行わないように。次のコーナーはゆるやかなので、あまりインに寄りすぎていると、逆に膨らみすぎる要因となってしまう。また、操作にも余計なテクニックが必要となってしまう。そのため、アクセルコントロール一発で態勢を整え、そのままの体勢で流れていくようにしたい。

③：**インに食い込む**　センターラインをなぞるようにふたつめのコ

■Dポイント

ーナーに接近したら、ハンドルをグイッと入れてインに食い込むこと。ハンドリングは、かなり強めにし、進入角度をできるだけ鋭くする。

クリッピングポイントを捕らえた瞬間にカウンターを当て、鋭く食い込んだ角度をできるだけキープしながら、アウトに膨れないようにしつつグリップを取り戻すようにする。

フルカウンターで抜けるのが美しいが、ラインが乱れたらアクセルコントロールで体勢を立て直すように。車種によっては、イン側２車線をキープすることもできる。

●アザーカーについて

まれに、ひとつめのコーナーとふたつめのコーナーの間にアザーカーが走っていることがある。

この場合は、ひとつめのクリッピングポイントをすぎたところで行うアクセルコントロールでグリップ力を回復し、アザーカーを避け、ブレーキングを使ってふたつめのコーナーを曲がるのがベストだと思われる。勝てばいいというなら、ドリフトをして、ふたつめのコーナーのアウト側の壁にリアをぶつけてでも最高速状態を長く維持した方がいいだろう。

また、ふたつめのコーナーを抜けたところには、必ずと言っていいほど真ん中の車線にアザーカーがいる。

ここでは、ドリフト中に、わざとアウトに膨れてかわすようにしたい。場合によっては壁にぶつかるかもしれないが、そうなったとしても、真後ろからオカマを掘ることだけは絶対に避けるように。オカマ掘りのタイムロスは、ハンパじゃないからだ。それならば、まだサイドを壁にぶつけた方がタイムロスが少なくて済む。

COURSE CATALOG

COURSE.3

大阪環状線

最高速を楽しむかっとびコース

現実の大阪環状線は、ゲーム中のコースほど簡単なレイアウトではない。実際の道幅は、ほとんどのコーナーが1車線しかなく、あまり快適でもなければ、思い切ったドリフト走行が楽しめるコースでもないと言える。

対抗車線のない一方通行の高速道路であるため、時計回りのコースしかない。現実の大阪環状線は、走り屋がほとんど走らない場所であるらしい。

ゲーム中の大阪環状線は、なんとも単純なコースレイアウトである。ほとんどが4車線もあり、狭いところでさえ3車線もある。他のコースをハンガロリンクサーキットに例えるとするなら、ここはシルバーストーンか？　とにかく、拍子抜けしてしまうくらい、単純で簡単なコースとなっている。

練習用コースとしても簡単すぎるかもしれないが、夜のビル街の谷間を、最高速まで引っ張って走り抜ける爽快感を味わうには、最適のコースでもある。練習課題は右ページを参照して欲しい。

ボーナスコースと考えて、風景の流れを見ながら、時速300キロ以上の世界を体験する楽しさを味わいたい。

大阪環状線データ

コース全長	*7.463km*
天候変化	あり
登場ライバル	なにわのケン 春巻イツキ 天殺フユキ ラピットケンジ

挙動を学ぶには最適のコースレイアウト

最高速重視のセッティングさえしておけば、ライバルに大勝することができるだろう。

シナリオモードで走っていると、場合によっては雨が降る時もあるが、それほど気にすることもない。車線数が多いのだから、無理にグリップ性能の高いタイヤに買い替えなくても十分に対処できるだろう。

アザーカーがいる場合は、インベタで回らない方がいい。広い道ではあっても、イン側というのは意外と見通しが悪い。調子に乗って突っ込んで走っていると、気づいた時には衝突しているなんてこともある。

このコースはテスト用コースだと割り切って、車の挙動を観察してみるといい。道幅が広いので、グリップの限界値やハンドリング性能を知るためには最適なコースだ。

コース上での走りのポイントは、第3コーナーだろうか。第1・2コーナーよりも少しだけRがきつくなっていることを忘れずに。

◆目標ラップタイム

車種	ラップタイム
TYPE-NS	1′17″748
TYPE-GT	1′10″884
TYPE-SUP	1′16″824
TYPE-FD7	1′19″134
TYPE-LAN	1′15″042
TYPE-IMP	1′16″494

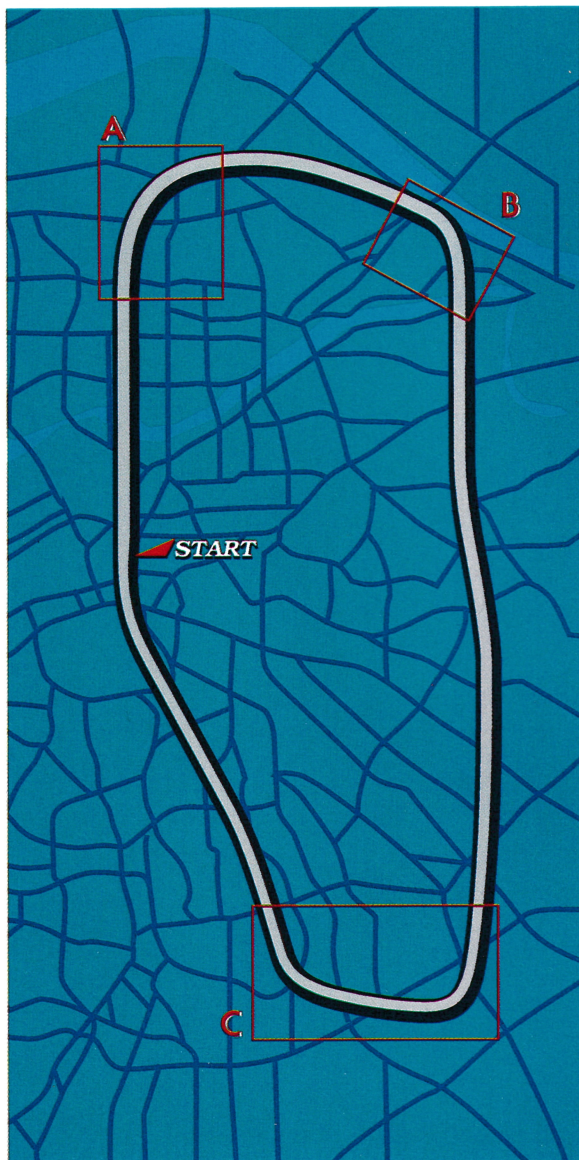
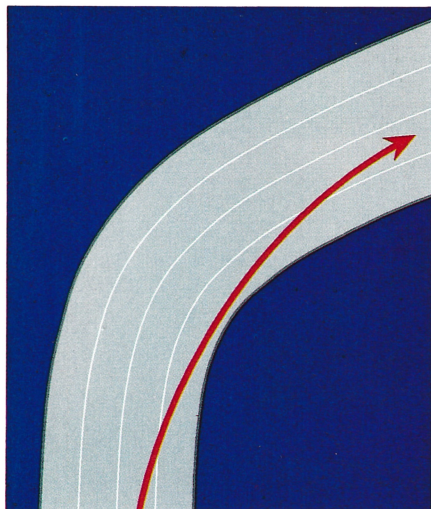
大阪環状線全景マップ

A

B

START

C

A POINT 第1コーナー

●イン側2車線をキープ

■Aポイント

スタート後の第１コーナーは他のコースでは見られない４車線。アクセル踏みっぱなしのグリップ走行で抜ける。ただ曲がるだけなら難しくも何ともないが、タイムアタックの場合、イン側２車線のラインをキープする。３車線まで膨れるようでは記録は更新できないだろう。単純なレイアウト、簡単なコースだからこそ求められる課題も多い。

●ふくれる要因

足回りをチューンしているのに膨れてしまうとしたら、以下の点を見直してみたい。クリッピングポイントをベストな地点より手前に設定していないか、ハンドルを切るのが早すぎたり、インベタすぎていないか。これでは、アクセルを踏みっぱなしで走行するのだから膨れて当たり前。クリッピングポイントはできるだけ奥を狙うように。

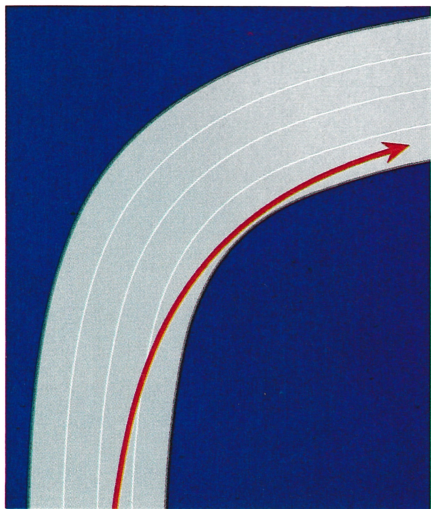
●車種による違い

クリッピングポイントは、ドライビングテクニックや車種、速度や回頭性などによって異なる。車のハンドリング特性や駆動方式、グリップの限界値を把握しておくように。拡大図はTYPE-GTのものである。回頭性が高いTYPE-FD7やTYPE-LANであれば、ラインをよりインベタに取り、ハンドルを切るタイミングをもっとねばってもいいだろう。

●車の挙動などを把握していない場合

４車線もあるので、さまざまなことを試してもいい。グリップの限界値、ドリフト時の安定性などを知ったり、ドリフト、アクセルコントロールなどを練習する場所として最高のシチュエーションだ。

■Bポイント

B POINT 第2コーナー

●やはりイン側2車線をキープ

第１コーナーよりも若干Rがきついコーナー。ここもイン側２車線内をキープして走る。同じく４車線あるが、最高速が出ているはずなのでライン取りを間違えるとアウト側の壁をこすってしまうこともある。インから２車線目をちょっと膨らむ感じで走り、一気にハンドルを切る。クリッピングポイントは可能な限り奥を狙うこと。その方が、グリップの限界値に余裕を持たせることができるからだ。

C POINT 複合コーナー

●アウトにふくらんでインに食い込む

インからアウトに膨らむ感じで進んで、ハンドリングとアクセルのオフオンで直ドリを開始する。ドリフト状態は

ひとつめのコーナーはもちろん、ふたつめのコーナーを抜けるまで継続させる。ふたつのコーナーを一度のドリフトで抜けるためには、できるだけ直線に近いラインを描く必要がある。そのためにも、まずはアウトに膨らみ、その後インを取るようにするのである。

●態勢を立て直す

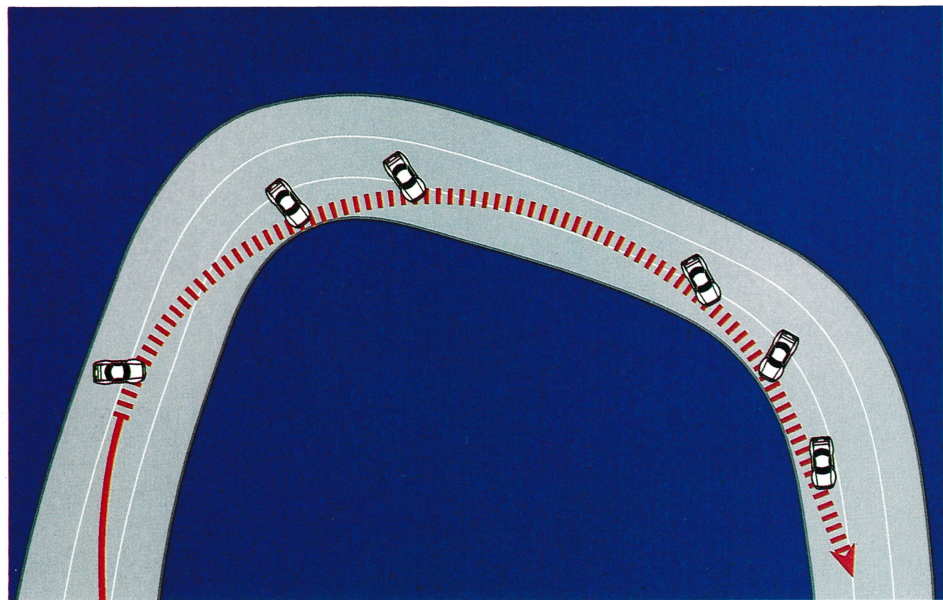
クリッピングポイント手前で完全にドリフトアングルを維持しておき、クリッピングポイントをすぎたら、アクセルコントロールとハンドリングで態勢を立て直す。そのまま、ややアウトに膨れ、ふたつめのコーナーのクリッピングポイントが見えたら、アクセルを踏みっぱなしのままでハンドルを切る。これでふたつめのコーナーのインに食い込むことができるだろう。クリッピングポイントを取ったらカウンターを当てて一気に脱出する。TYPE-LANとTYPE-IMPの場合は、ひとつめのコーナーのクリッピングポイントからふたつめのコーナーまでをインベタで走ることができる。そしてふたつめのコーナーはタックインを利用して鋭角に抜ける。ただし挙動についてかなり把握していないと、タックインを狙って利用することはできず、ただの賭けになってしまうだろう。

●最高速を維持する

このコーナーだけでなく、この大阪環状線というコースにおけるポイントは、どれだけ最高速を維持できるかに尽きる。ブレーキングなどはもってのほかで、アクセルをオフにする時間ですら短ければ短いほどいい。TYPE-GTの場合、この複合コーナーを抜けた段階で370キロ（最高時速372キロ）出ていなければ話にならない。ちなみに170キロから172キロになるまでの所要時間と、370キロから372キロになるまでの所要時間では、後者の方が圧倒的にかかる。

■Cポイント

COURSE CATALOG

COURSE . 4

大阪湾岸線

ライバル達との本格バトル

現実の大阪湾岸線は、当然ながら周回コースではなく、一般道に一度下りないと戻ってくることができない。東京で言うところの中環道（C 2）に似たような高架線である。

パーキングエリアには趣向がこらされており、製鉄所や大阪湾のライトアップも美しい。デートクルージングを楽しむにはオススメのコースでもあるだろう。

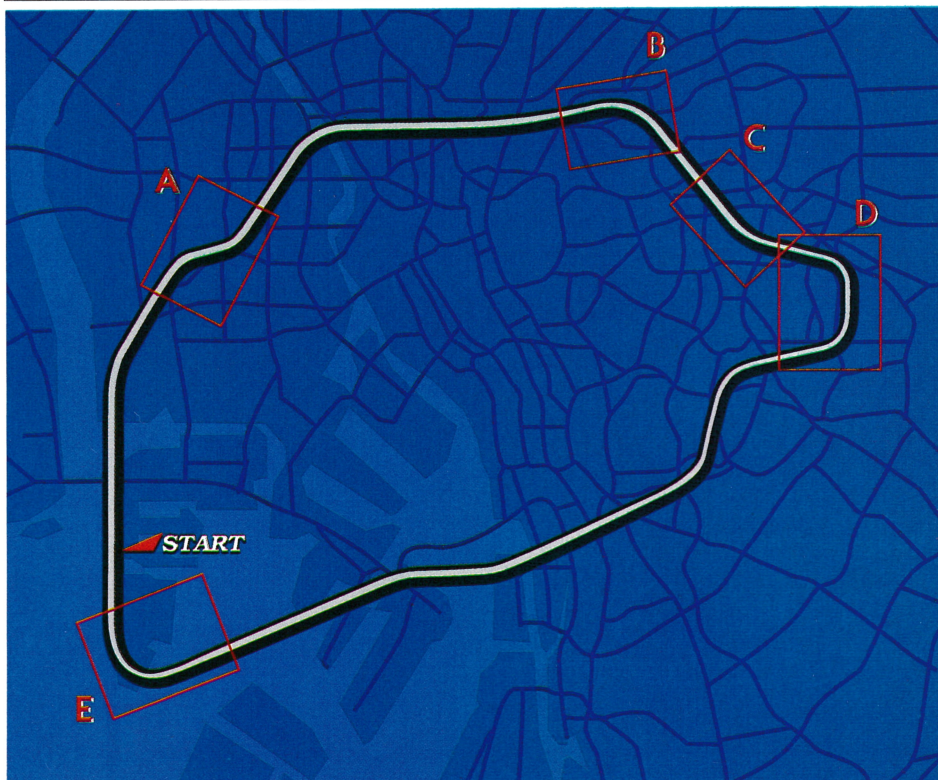
ゲーム中の大阪湾岸線は、実際とは違って、一本の輪になった周回コースとなっている。

ライバルとして登場するミカと闘爆連のリュウは、なかなかの強敵である。特に、闘爆連のリュウは、荒っぽく強引なドライビングを好むのか、平気で体当たりをしてくる。

基本的に見晴らしのいいコースレイアウトとなっているため、最高速からのドリフトの醍醐味を楽しむことができる。ただし、複合コーナー付近は見通しが悪くなっており、さらにアザーカーが渋滞していることも多い。常に先の道路状況を読み取り、的確な判断で車線変更をしていく必要がある。車の流れをつかむことができれば、ライバルとの勝負も楽しいものになっていくはずだ。

大阪湾岸線データ

コース全長	*12.139km*
天候変化	あり
登場ライバル	なにわのケン 春巻イツキ 天殺フユキ ラピットケンジ ミカ 闘爆連のリュウ

大阪湾岸線全景マップ

天候の変化でラインを変える

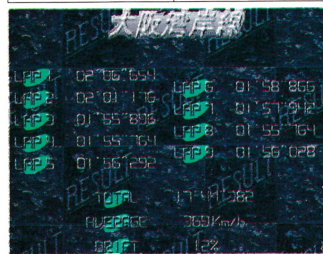
複合コーナーから最終コーナーにかけての走りが、勝敗を決定するポイントとなる。複合コーナーと最終コーナーの間にある直線でどれだけ最高速を維持できるか、その最高速のままで突っ込む最終コーナーでのタイムロスをどれだけ少なくできるか、このふたつが勝負を決定することになる。

このポイントをクリアするためには、最高速重視のセッティングが求められる。そしてさらに、足回りのセッティングも煮詰めておくといいだろう。自分のコーナリングに合った足回りは、どのパーツの組み合わせなのか、実際の走りの中でベストと思われるセッティングを見つけていく。これは現実のチューニングと全く同じことである。このセッティングの違いで、ラップタイムに違いが出てくるのだから面白い。

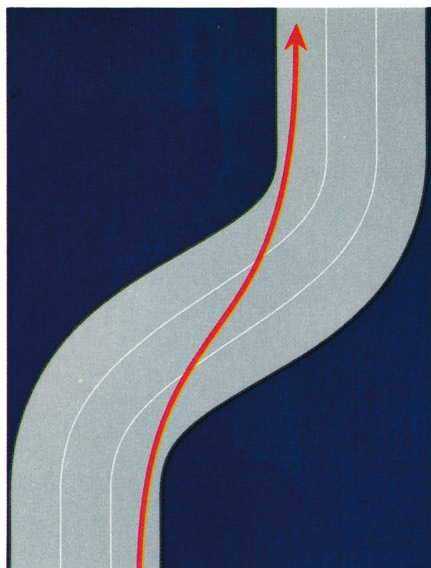
また、シナリオモードでは雨が降ることがあるので、セッティング時には、そのことも考慮しておくといい。

この雨は3周目にはやむようになっている。2周目まで降っていた場合は、3周目にはライン取りを変えること。路面状況の違いによって、グリップ性能が変化するからだ。

◆目標ラップタイム

車種	ラップタイム
TYPE-NS	2′06″258
TYPE-GT	1′55″764
TYPE-SUP	2′05″070
TYPE-FD7	2′08″634
TYPE-LAN	2′01″968
TYPE-IMP	2′04″278

A POINT S字コーナー

●最高速でインからインへ

■Aポイント

最短ルートを見極めて、そのラインを最高速で走り抜けることが基本となる。このコーナーではひとつめのコーナーのインから、ふたつめのコーナーのインへと結ぶラインが、最短ルートとなる。Rはそれほどきつくないので、ラインさえきちんと取れれば簡単に抜けていくことができるだろう。

●シナリオモードでは

タイムアタックの場合は問題のなかったこのコーナーが、シナリオモードでは、天候が変化し、雨天になることがあり難しいコーナーになる。

天候が雨天だと路面がスリッピーになるので、挙動がオーバーステアぎみになる。とは言え、多少コーナリングが膨れるようであっても、曲がれないほどではない。だがこのコーナーを抜けたあと、すぐに訪れる橋の手前には、ほとんどの場合アザーカーがいる。これが問題となる。

アウト側に膨らんだ時、そのライン上にアザーカーがいては、避けようがないからだ。

ひとつめのコーナーでオーバーステアが出過ぎたら、ふたつめのコーナーでハンドルを切る前に、アクセルを少しオフにして速度を落としておくぐらいの安全走行が望ましい。

ハンドルを切っている時にアクセルをオンに戻すとスリップしてしまい、まずほとんどの場合アウト側の壁に叩きつけられてしまうということを覚えておきたい。

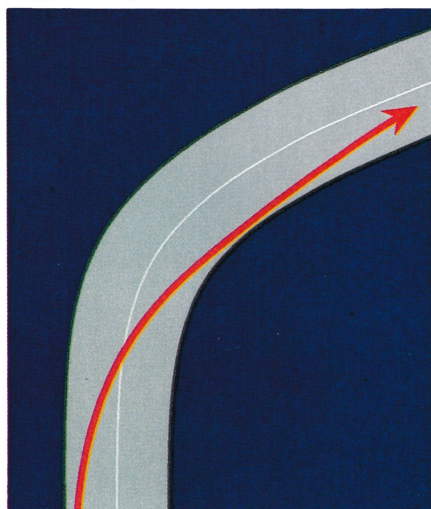
B POINT 高架下カーブ

■Bポイント

●グリップ走行で最高速をキープ

一見ドリフトをしないと曲がれないように見えるが、きちんとラインを取ればグリップ走行で曲がれる。こんなところでむざむざ最高速を捨ててしまってはいけない。アウト側車線左いっぱいを走行し、できるだけ奥にクリッピングポイントが取れるよう、ギリギリまでハンドルは切らない。クリッピングポイントを取ったら、そのままイン側の車線をキープして、次のコーナーに備えてややセンターライン際に寄っておくといいだろう。

●アザーカーについて

コーナー入口のアウト側車線にアザーカーがいることがある。最高速を維持しながらイン側車線から突っ込んでイン・イン・アウトといきたいところ。実際いけるのだが、あえてやめておく。この後のコーナーと、さらにそれに続くコーナーをうまく曲がるためには、このコーナーの立ち上がりでセンターラインぞいを走っておきたいからだ。イン

側車線で最低限のブレーキングをし、センターラインをなぞれるようなラインに持っていく。ちなみに、このコーナーは高架下なので、天候が雨天の場合でも滑らないからブレーキングしてもいい。

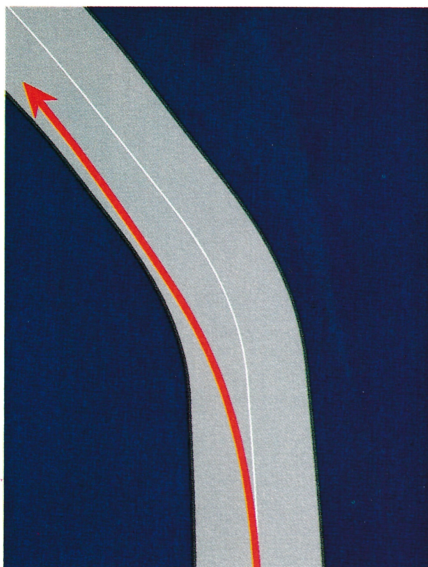
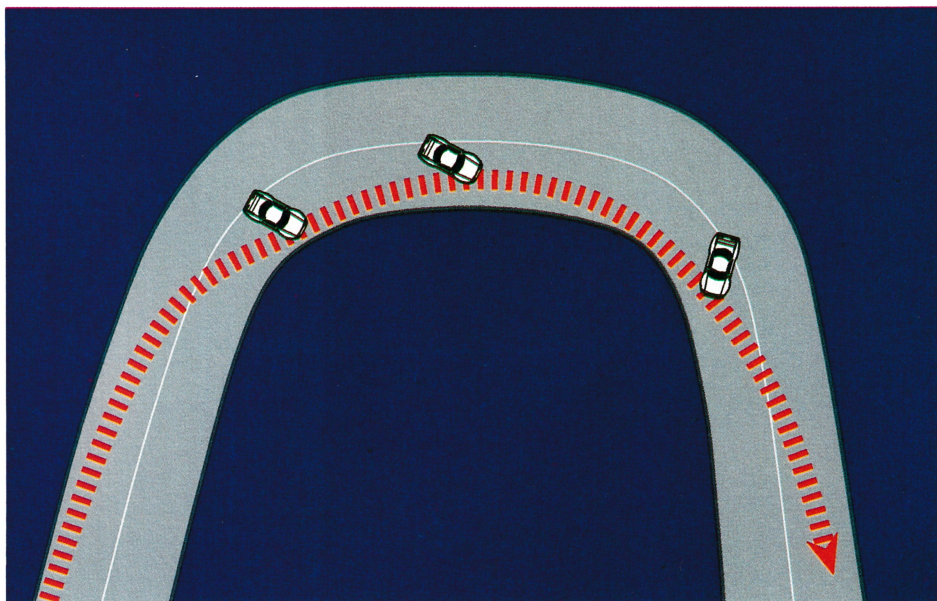
C POINT 高速コーナー

●抜けた後、インベタにつけるように

このコーナーを抜けると、すぐそこにはこのコース最大の難関である複合コーナーが待ち受けている。そこに備えるため、ここでのミスは命取りとなる。実際、ここは何のことはないコーナーだ。

だが、次の複合コーナーをより抜けやすくするためには、できるだけインベタで走ることが必要。テクニック的な要素は何もない。拡大図に描かれたラインさえ守っておけばいい。クリッピングポイントを手前に取らなければ容易な作業だ。

シナリオモードにおいても、ここでアザーカーを見た記憶はあまりない。

■Cポイント

■Dポイント

D POINT 複合コーナー

●コンパクトな複合コーナー

構成と使用テクニックが、大阪環状線の複合コーナーと類似している。ただしサイズは明らかに小さくなっている。そこを同じ最高速で突入するのだから、大阪環状線の時とは違い、わずかなミスも許されない。それなりの完璧さが、テクニックに求められる。

●アクセルコントロールとカウンター

特に、アクセルコントロールとカウンターに完璧さが求められる。ひとつめのコーナーはクリッピングポイントを奥に取り、ドリフトのきっかけを作ったあといきなりカウンターを当て、そのまま直線に近いラインでクリッピングポイントを抜け、センターラインに接近していく。センターラインを越える寸前にアクセルコントロールで次のコーナーに突っ込む態勢を整える。チョンチョンとアクセルコントロールをしている余裕はない。一発で整えてカウンターを当てること。ここでもたつくと、アウト側の壁に激突してしまう。

ふたつめのコーナーのクリッピングポイントは手前を狙う。クリッピングポイントをすぎたら、再びアクセルコントロールで態勢を整える。このあとにもゆるいコーナーが続くため、すぐにグリップ力を回復させた方がいいだろう。

●アザーカーについて

複合コーナーを抜けるとアザーカーがワンサといることが多い。ひどい時になると、バスが並走していることすらある。このあともしばらくは2車線が続く。グリップをすぐに取り戻し、直線でアザーカーを早々に抜き去りたい。

E POINT 最終コーナー

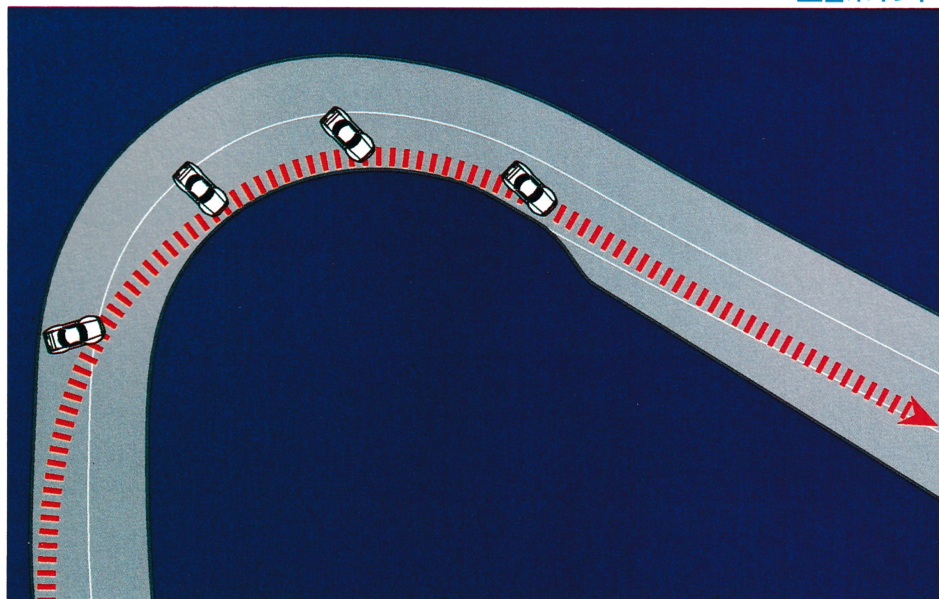
●インベタをアクセル全開

このコーナーは、アクセルを踏みっぱなしでも曲がることができる。ハンドリングを駆使してインベタに引っついて回り、場合によってはコーナー出口の３車線目も利用するのである。360キロ台でコーナリングするところを、370キロで走行できればラップタイムがコンマ３秒は違ってくる。

●ハンドリングの重要性

直ドリでアウト側車線を滑りながら走行する。ギリギリまでねばってハンドルを切り、できる限り奥にクリッピングポイントを取る。クリッピングポイントを取ったら、ハンドルを切りながらそのままインベタで走行する。ハンドリングは徐々にカウンターに移行し、立て直しに重心を移していく。最後までインベタをキープした場合、コーナーの途中から出現する３車線目を利用して態勢を立て直すのもいい。ラインがアウトに膨れてしまったら、アクセルコントロールで態勢を整える。壁に激突するよりは、アクセルを抜くべき。

●シナリオモードでは

この最終コーナーからゴールまでは東京環状線と同様にあまり距離がない。そのためここでライバルに抜かれると、抜き返すのは不可能。無理に上記のラインにこだわらず、安全なラインを走行してもらいたい。オーバーなブレーキングや強引なドリフトで壁にぶつからなければ、抜かれることはまずないだろう。接戦の場合やライバルによっては、コーナー後のブロックを忘れずに行いたい。闘爆連のリュウなどは、加速力で抜きにかかってくるからだ。

鍛え抜いたドリテクを披露する

現実には存在していないウエストサーキットは、仙台サーキットとエビスサーキットという現存しているふたつのサーキットをモデルに、それぞれのコースの持つ面白い要素を取り上げて設計された架空のコースである。

余談だが、『首都高バトルＲ』の開発者は、このモデルとなったコースでドリフトや車の挙動を覚えたらしい。また、オープニングムービーで使用されているのも、この仙台・エビスの両サーキットで撮影されたものである。

ゲーム中のオリジナルコースであるウエストサーキットの難易度は、全５コース中最も高い。走行距離自体は短いものだが、ゲーム中で最難関のコースとなっている。なお、シナリオモードでは使用されないため、ライバルは登場しない。

このコースが使用可能となる条件は、シナリオモードで土屋圭市に勝つこと。また、同じ条件を満たすことで、コース選択画面で△ボタンを押すと、水着ギャルによるすごいコース紹介を見ることができるようになるのだが、残念ながら、このウエストサーキットの紹介だけはない。

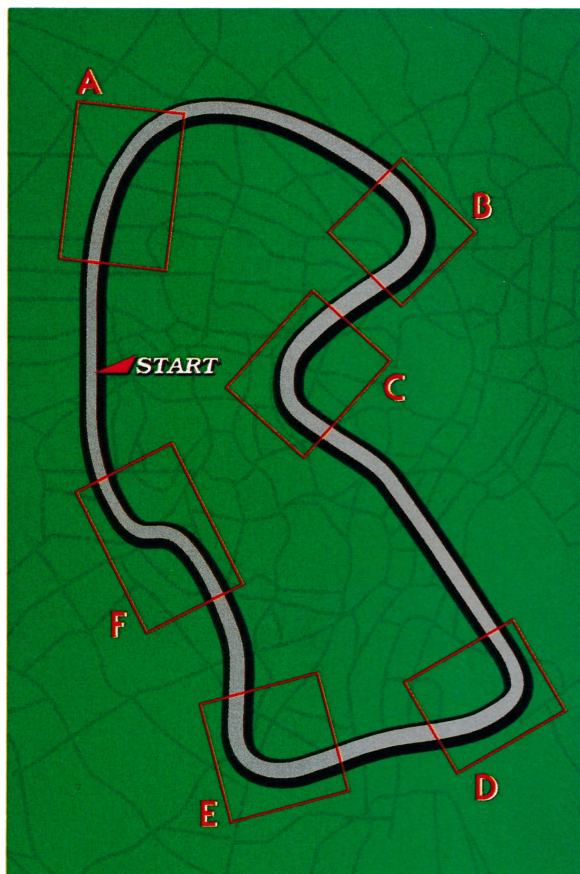
ウエストサーキットデータ

コース全長	*5.887km*
天候変化	なし

回頭性がタイムアタックの決め手

シケインがこのコースの最大のポイントである。ここをいかに抜けていくかが、ウエストサーキットでタイムを刻んでいくうえでの決め手となる。

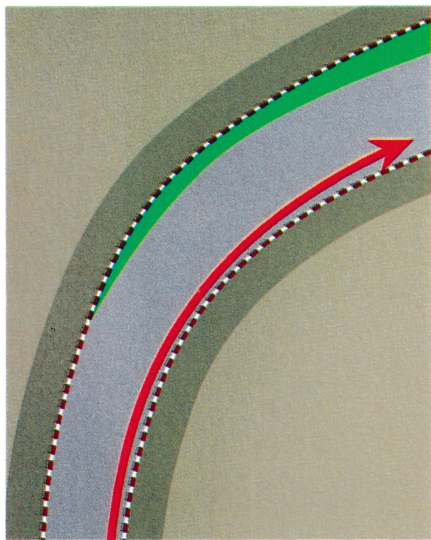
車の挙動を覚えたうえでタイムアタックをする場合、ほとんどのコーナーは、ドリフトか減速なしのグリップで攻めることでタイムを刻むことができる。しかし、ゲームの中に存在する、全てのコースの全てのコーナーの中で、ここだけはブレーキングを使用することでタイムを縮めることになる。

道路2車線分の道とセーフティゾーン（芝）で構成されたウエストサーキット。芝の上を走っても、何故か速度が落ちない。そのため、芝の上を路面として考えれば、道路3車線分の広さを使ってアタックすることができる。3車線の広さがあれば、ゆとりをもってドリフト走行を楽しむことができるだろう。セッティングとしては、最高速重視だが、回頭性もかなり重要な要素だ。そのため、TYPE-FD7を使ってみても面白いだろう。

◆目標ラップタイム

車種	ラップタイム
TYPE-NS	1′02″766
TYPE-GT	1′00″918
TYPE-SUP	1′03″228
TYPE-FD7	1′03″558
TYPE-LAN	1′03″426
TYPE-IMP	1′03″954

ウエストサーキット全景マップ

A POINT 第1コーナー

●コース脇の芝について

■Aポイント

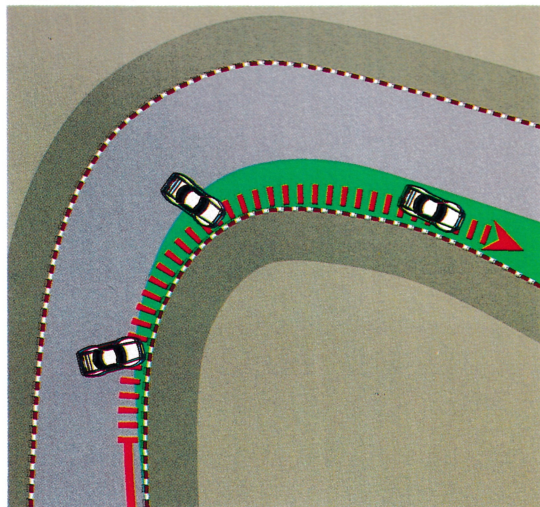
ラインディングを解説する前に、まずは芝について解説をしておきたい。他のコースが首都高であることを考えれば当然だが、芝はこのウエストサーキットにしか存在しない。芝はコースの脇に生えており、本来はコースから飛び出した車の速度を吸収し減速させるものであり、セーフティーゾーンとしての役割を果たすものである。余談ではあるが、同じ役割をするものとしては、他にもサンドトラップなどがある。

しかし、この『首都高バトルR』では、芝の上を車が走行してもなぜか速度が落ちない。これは、ドリフトで侵入したとしても同様である。つまり、グラフィックとしては芝であっても、実はコースと同じ路面と考えて構わないものなのである。

これを知っておくことには、非常に大きな意味がある。なぜなら、一見したところ、2車線分の幅しかないと思われるこのコースが、場所によっては芝も合わせて、3車線分の広さがあることになるからだ。これによって、ラインディングも大きく変わってくるだろうし、これを知っているドライバーと知らないドライバーとの間には、大きなタイム差が生じてくることになるだろう。

●グリップ走行でインベタ

ゆるやかなカーブが続くロングコーナーでは、ハンドルをゆるやかに切るだけの操作で、インベタを楽々とグリップ走行することができる。2周目以降はシケインで落ちた速度をこのコーナーで最高速まで持っていくことになるだろう。

■Bポイント

B POINT 第2コーナー

●ハンドリングで曲がりきる

インベタを走行し、そのまま直ドリでコーナーに突入する。アクセルは踏みっぱなしでいい。そして、徐々にハンドルを強く切っていく。次第にRがきつくなってくるが、アクセルコントロールをする必要はない。最高速が出ている状態であっても、どの車種であってもハンドリングだけでインベタを曲がりきることが可能だからだ。

なお、このコーナーのイン側には芝が生えているが、Aポイントでも述べている通り、芝の上を走行しても芝特有の抵抗などのデメリットは全くない。ためらわず芝の上を走行して、インベタでドリフトを決めてしまうといいだろう。

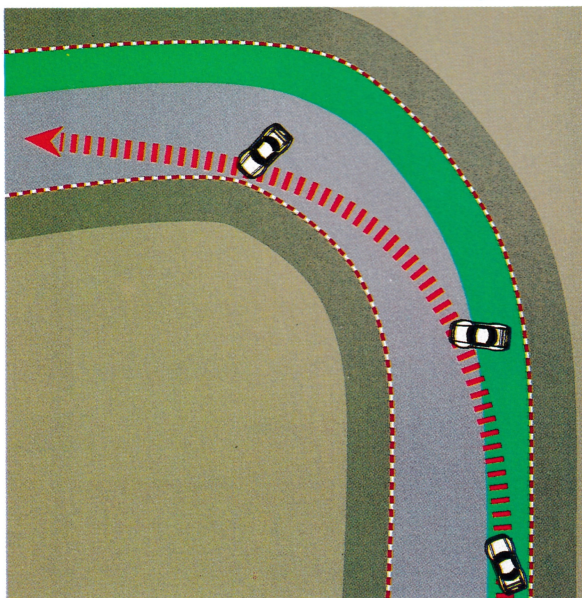
ここウエストサーキットにおいては、TYPE-NSとTYPE-FD7のラップタイムがいい。コーナリングスピードが速く操作性がいいからだ。
また他のコースでは全く日の目をみなかったTYPE-SUPもコーナーを立ち上がる加速力にすぐれているので、なかなかのパフォーマンスをみせてくれる。
各コースで最速を誇るTYPE-GTだが、このコースでも相変わらず最速である。目標ラップタイムはあくまで目標。限界を極めれば58秒台を狙える。

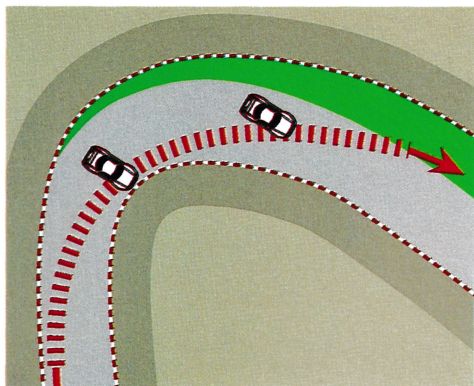
●ドリフトを継続する

このコーナーのすぐあとには、さらにきつめのコーナーがある。そのため、ここのコーナーを抜けたあとにグリップ状態に戻したとしても、また次のコーナーでドリフトを始めなければならない。それならば、いっそのことドリフト状態のまま次のコーナーに流れ込んでしまう方がいい。何より次のコーナーでの操作が楽になる。したがって、アクセルは次のコーナーまでずっと押しっぱなしとなる。一度グリップ状態に戻すことと比較した場合、アクセルベタ踏みでドリフト状態を継続した方が、結果的には高速を維持できる。

C POINT 第3コーナー

●371キロを出すために

第2コーナーから続くドリフト状態を維持し、そのままこの第3コーナーも抜けていく。
クリッピングポイントは、奥にした方がいいだろう。芝の上をドリフトしながら流れ、ハンドルをフルに切ってクリッピングポイントを狙い、クリッピングポイントに差し掛かった時にカウンターを当てる。そのまま横滑りの状態でクリッピングポイントを通過し、通過したあともハンドリングだけでグリップ走行へと立て直す。
第2コーナーからここでグリップを取り戻すまで、アクセルは踏みっぱなしの状態にしておく。つまり、このコーナーを抜けた段階で、最高速近い速度域にあるはずである。もっと具体的に言うならば、TYPE-GTであれば371キロは出しておきたいし、また出すことも可能である。

D POINT 第4コーナー

●芝を多いに利用する

■Dポイント

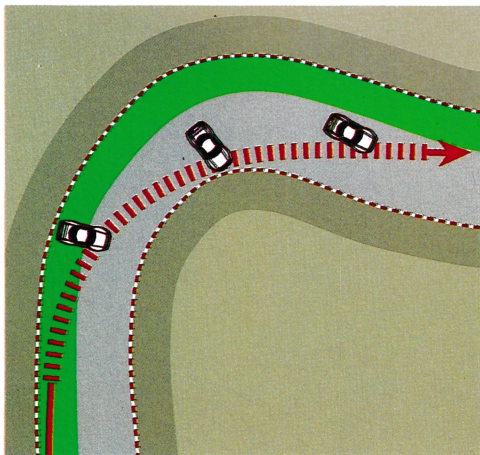
コーナリングの基本であるアウト・イン・アウトのラインディングを、このコーナーではドリフト走行中に実践する。

コーナーからあまり遠くなりすぎない位置から直ドリを開始し、ハンドルをグイッと強く入れて、コーナー手前に設定したクリッピングポイントを通るようにする。クリッピングポイントをすぎたあとは、すぐさまアクセルコントロールをして立て直しにかかる。アクセルオン・オフのタイミングは、これまでにないほどスピーディに行いたい。カウンターを当てるタイミングとアクセルをオンにするタイミングがピタリと合うと立て直しが早くなる。多少アウトに膨らんだとしても、アウト側には芝が１車線分あるので壁にぶつかることはないだろう。コーナーを抜けたら、芝の上にラインを取る。次のコーナーまでドリフト走行で走り続けると、ドリフトをする時のアクセルオン・オフというタイムロスを省くことができる。また車種によっては、イン側の最短距離をドリフト状態のままで結ぶこともできる。

E POINT 第5コーナー

●アクセルコントロールを素早く

第４コーナーでは、コーナーを抜けたら芝の上にラインを取ろうと述べた。そのままラインを芝の上に取り続けると、拡大図のライン上に出現することになる。

車の回頭性が許す限界ギリギリまで、芝の上でドリフト走行を続ける。このときもアクセルは全開のまま。

クリッピングポイントが見えたらハンドルを入れっぱなしにしてそのポイントを目指す。クリッピングポイントは奥に設定しておく方がいい。クリッピングポイントを過ぎたら、素早いアクセルコントロールで態勢を整える。

アクセルコントロールの速さによって、アウト側の芝の上に乗るか乗らないかが決まってくる。次のコーナーのことを考えると、できる限り素早くアクセルのオン・オフを行い、できるだけ直線に近い交わりで芝の上には乗りたい。さらに望むなら、芝の上に乗る前には、グリップ力を戻しておきたい。

■Eポイント

F POINT シケイン

●唯一のブレーキポイント

シケインは、細くてきつい小さなＳ字コーナーといった形で、車の速度を落とすことを目的として設

けられている。

これまでは、最高速をどれだけ維持して走り続けられるか、ということを主眼に置いて攻略を展開してきた。したがって、ブレーキなど不要であるとばかりに無視してきた。しかし、ここでようやくブレーキングしなければ曲がりきれないコーナーが出てきた。

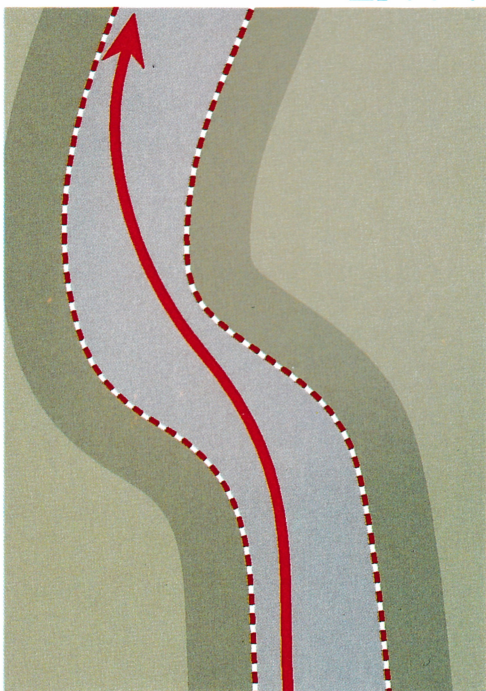
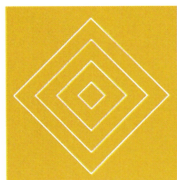
拡大図は回頭性が悪いTYPE-GTのものなので、より回頭性に優れた車を使用すれば、さらにイン側を走ることも可能だろう。

■Fポイント

●脱出速度にこだわる

ラインディングとしては、センターラインの少し左側を抜けるような取り方になるだろう。あまり左に寄り過ぎても、曲がりきることができない。

左にゼブラゾーンの見えるところが、ブレーキングポイントとなる。後々の加速力も考慮して５速にシフトダウンしておいた方がいいだろう。そのあとはハンドルを、左、ニュートラル、右と細かく１回ずつ切るようにする。アクセルはハンドルをニュートラルにした時から全開で踏みっぱなしにする。

ここのライン取りが成功したか失敗したかは、このシケインから脱出した瞬間の速度で確認できる。目標としては260～270キロぐらいだろう。まずはこれを目指して欲しい。そして、この速度を満たしていればスタートラインを抜ける時には、300キロ以上まで引っ張り出せていることだろう。

シナリオモード完全攻略

攻略チャート

■レース後の獲得ポイント

勝利	30000pts
敗退	10000pts
リタイヤ	0pts

■連勝時の獲得ポイント

1人抜き	30000pts
2人抜き	32000pts
3人抜き	34000pts

この章は、純粋なゲーム攻略として書かれている。そのため、実際のチューンの基本的な改造順序とは違ったものとなっている。これは、実車のチューンの基本も学べるという本書のコンセプトとは多少ズレたものとなってしまっていることをあらかじめ述べておく。

攻略チャートでは、ひとつの模範例をもとに解説をしていく。決してこのチャートと同じようにゲームを進める必要はない。プレイするたびに登場するライバルが違ってくるし、選択した車種によって最適チューンのセッティングも違ってくるからだ。書かれていることをそのままトレースするのではなく、理解したうえで応用していって欲しい。これは本書の基本でもある。

左にある表は、レース後に獲得できるポイントをまとめたものだ。ポイントはパーツを購入するための資金となる。これは、リタイヤ以外ならば勝敗に関係なく必ず獲得できるようになっている。また、連勝すればボーナスポイントももらえる。チャートでは、ポイントに余裕を持たせたチューンを紹介したので、自分なりの応用を考えてみて欲しい。

ゲームスタート

▼

■登場車種選択

TYPE-GTを選択

(ミッションはMTに)

▼

チューンアップ
チューニングROM(14000)

▼

1.大阪環状線

ライバル:春巻イツキ

 勝利

チューンアップ
マグネシウムホイール(18000)
軽量化(8000)

■車種選択

ゲームをスタートしたら、まずは車の選択を。最初の段階で選択できるのは6車種のみ。ここでは、最高速が速く、ドリフト時の安定性にも優れているTYPE-GTを選択してみた。他車よりも断然に速く、ミッションをマニュアル(MT)にするなら、最高速を伸ばすパーツが豊富にそろっているからだ。ただし、駆動方式が4WDで最高速がずば抜けて速いことで、挙動に独特のクセがある。この車の操作感覚を最初に覚えてしまうと、他の車を操作しづらくなってしまう不安があるため、初心者にはあまりオススメできない。

◆チューンアップ

ゲームでショップを初めて選択した時に、「まずはスピードリミッターの解除を勧めるぞ」という坂東親分からのコメントが表示される。スピードリミッターを解除しないと、いくらエンジンなどをチューンしても180キロ以上のスピードが出ないからだ。これを解除するためのパーツには、フューエルカット解除とチューニングROMの2種類がある。フューエルカット解除は安価だが、パラメータは何も上昇しない。チューニングROMは、フューエルカット解除と同じ効果がありながら、パラメータも上昇する。高価だが、最初からこちらを買っておきたい。購入したあと、セッティングを忘れずに。

■ 1 .大阪環状線

ライバルは春巻イツキが登場することが多い。単純なレイアウトの右回りコース。車線が４車線もあるので、走りやすい。このコースで車の挙動をしっかりとつかんでおきたい。第３～４コーナーで大きなミスをしない限り、負けることはないだろう。ブレーキングポイントとシフトアップのタイミングをしっかりと身につけたい。

◆チューンアップ

足回りと全体的な数値上昇を図りたい。足回りにはマグネシウムホイール、全体的には軽量化のチューンを施すといいだろう。シナリオモードでのチューンの基本は、購入ポイントのやりくりを第一に考え、消耗品を後回しにするということ。

■ 2 .東京湾岸線

大阪環状線よりも車線数が少なく、コーナーもＲがきつい。抜きどころはゴール手前の最終トンネル内。このトンネル内でどれだけ速度を出せるかが勝負を決める。トンネル内で速度を上げるためには、手前の複合コーナーの立ち上がりが重要となってくる。

いかに最高速を維持しながら、コーナリングを決めるかが勝負を分けることになるだろう。

◆チューンアップ

最高速重視のセッティングがオススメ。しかし、タービンの交換はまだまだ先の話。安くて良質な、コストパフォーマンスに優れたパーツから購入していきたい。この段階では、エンジン内部のチューンに購入ポイントをつぎこむといいだろう。

■ 3 .大阪湾岸線

コース特性としては、東京湾岸線と似ている。どれだけ長時間、最高速を維持できるかが勝敗のポイントとなる。難しい複合コーナーがあるが、セッティング次第であとの直線でビハインドを取り戻すことはできる。それよりも、問題は最終コーナー。最終コーナーとゴールまでの距離が短いため、コーナリング中に減速し過ぎると、ゴール一歩手前で抜かれてしまうことがある。

◆チューンアップ

ハンドリング性能を上げておきたい。消耗品のショックとスプリングは後回しにし、ボディ補強パーツを購入。機械式LSDはグリップを上げるが、ハンドリング性能を下げる。ドリフト走行で走れるならば、購入しなくてもいいだろう。

■ 4 .東京環状線

最初の難関。車線が少なく、コーナーが多い。プラクティスモードで練習して、コースを覚えてから挑戦した方がいいだろう。抜きどころは少ない。下のトンネルに入る以前にはライバルの前に出ていたい。ここも最終コーナーからゴールまでの距離が短い。イン側をしっかりブロックして、ミスがないようにコーナリングする。

2.東京湾岸線
ライバル:下北沢2000

勝利

チューンアップ
ポート研磨(6000)
ローコンプピストン(6000)
フルカウンター(7000)
ハイカム(10000)
強化フューエルポンプ(4000)

▼

3.大阪湾岸線
ライバル:天殺フユキ

勝利

チューンアップ
パイプスタビライザー(2000)
アルミストラットバー(4000)
６点式ロールバー(6000)
強化ブッシュ(8000)
機械式LSD(10000)

▼

4.東京環状線
ライバル:タカシ

勝利

チューンアップ
ブローオフバルブ(6000)
インタークーラー(6000)
大容量ラジエーター(4000)
増強オイルクーラー(4000)
ステンレスEXマニ(6000)

▼

5.大阪環状線(天候・雨)
ライバル:なにわのケン

勝利

チューンアップ
６速MT(40000)

▼

6.東京湾岸線
ライバル:みるく

勝利

チューンアップ
サーキットショック(10000)
ジムカーナスプリング(7000)
ハイグリップタイヤ(10000)
レアメタルクラッチ(10000)

▼

7.東京環状線

ライバル:イダテンアキラ

 勝利

チューンアップ
クロスHIGH(20000)
ファイナルHIGH(16000)
触媒除去(6000)

8.大阪湾岸線(天候・雨)

ライバル:ミカ

 勝利

チューンアップ
インジェクター(6000)
120Φマフラー(22000)
EVC(10000)

9.大阪環状線

ライバル:土屋圭市

 勝利

ショップに隠しパーツ登場

チューンアップ
スペシャルタービン(40000)
坂東人形(4000)

10.大阪環状線

ライバル:春巻イツキ

 勝利

11.東京湾岸線

ライバル:下北沢2000

 勝利

12.大阪湾岸線

ライバル:なにわのケン

 勝利

■5.大阪環状線

雨天でのバトルとなるので、多少オーバーステア傾向が強くなるかもしれないが、車線数が多く道幅が広いのでそれほど気にはならない。ドリフト態勢を早めに整え、クリッピングポイントを手前に定めれば車を立て直しやすい。天候に合わせてタイヤを購入する必要はない。冷却系パーツなどでエンジン性能を上げておくといい。

■6.東京湾岸線

ライバルのみるくはTYPE-FDを駆る。直線ではなくコーナーで差をつめてくるタイプだ。最高速はそれほど速くないので、直線で勝負を決めていくといい。

このあたりで6速MTを購入し、以降の対戦に備えておきたい。

■7.東京環状線

無敗でクリアするためには、実はここが最大の難関と言える。コーナーが多いこのコースを、とんでもない速さで駆け抜けるライバルに対抗するには、それなりの準備が必要だ。重要なのは足回りで、ついに消耗品の投入となる。スプリングは、グリップ性能よりもハンドリング性能を重視し、ジムカーナスプリングを選択した。

3周目は常にライバルの前を走り、ふたつのトンネルの手前にあるコーナーは、いずれも確実にインベタをドリフト走行で曲がる。

見通しが悪いコーナーをすぎると、必ずと言っていいほどアザーカーがいる。センターラインをトレースし、いつでも左右どちらの車線へも回避できるような走りをしたい。

■8.大阪湾岸線

雨天での戦いとなるが、雨が降っているのは2周目までで、3周目は必ず晴れ、路面が一瞬にしてドライ特性に変わる。そのため、2周目までのウエット状況と同じ走りをすると確実にコーナリングミスをしてしまう。1～2周と3周目では、走りを変えること。

■9.大阪環状線

ついに土屋圭市の登場となる。搭乗している車種は、加速力・ハンドリング性能共に高いGENKI-SP2というスペシャルカー。

ドリキンと呼ばれるだけあり、ドリフトテクニックはテクニカルでシャープだ。コーナーでブロックしようとしても、平気でドリフトをしてくることもある。ドリキンとのバトルでは、最高速重視のセッティングにして、コーナーよりも直線で勝負をした方がいい。

◆隠しパーツ登場

土屋圭市を倒すと"隠しパーツ"と呼ばれる高性能のチューンアップパーツがショップに登場する。

まず購入しておきたいのが坂東人形！　とても安価で、そのチューニング効果は抜群､最高のコストパフォーマンスを持つ｡「なんで？」と聞かれても説明に困るが、とにかくスゴイものである。次にスペシャルタービン。これまでタービンを交換しなかったのは、このスペシャルタービンの登場を待っていたためである。

■10.大阪環状線～12.大阪湾岸線

攻略内容は以前までのものと同じ。正直なところ、隠しパーツを手に入れ、極限近くまでチューンされた車で走れば、この3コースはマシンパワーだけでいとも簡単に勝てるだろう。

3つのバトルで獲得したポイントは、余計なパーツをチマチマと購入せずに、13戦目の東京環状線に備えて確保しておくこと。

◆チューンアップ

10～12の3戦で貯蓄したポイントをアルミボディ化につぎ込む。安くはないが、ポイント分の効果は十分に期待できる。また、購入ポイントに余裕があるなら、ハンドリング性能を高めるためにスペシャルタイヤを購入してもいい。消耗品であるタイヤに関しては、この1戦だけ使ったら処分してしまうぐらいのつもりでいい。

■13.東京環状線～15.東京湾岸線

ライバルはいずれも強敵だが、フルチューンに限りなく近づいた車に追いつけるライバルはいない。ここまで自車の性能を上げてくると、問題となるのはライバルではなく、アザーカーだろう。アザーカーのオカマを掘って減速するのが、最も大きなタイムロスとなる。そのため、勝負のカギは自分自身のテクニックに関ってくる。なお大阪環状線は深夜の雨天という、かなり視界の悪いシチュエーションである。注意して運転したい。

■16.東京環状線

無敗できた場合にのみ登場する坂東親分。GENKI-SP1を駆る最強のライバルだ。ここまでに貯蓄してきたポイントで、できる限りフルチューンの状態に持っていってから勝負を挑みたい。土屋圭市とは対象的に、とんでもなく荒っぽいドライビングをする。ライン上にアザーカーがいても平気で突っ込んでいく荒っぽさを逆に利用し、オカマを掘らせるというテクニックもある。また、先に行かれたとしても、どこかでアザーカーにぶつかっていることが多いので、あきらめずに追うこと。ただし、最終コーナーの立ち上がりは速い。

■17.大阪湾岸線

ライバルの闘爆連のリュウはなかなか荒っぽい運転をするが、坂東親分に比べたらまだまだガキのお遊びといった感じを受ける。搭乗しているTYPE-NSは最高速が遅いので、直線で一気にブチ抜き、そのまま大差をつけて勝利したい。

■18.大阪環状線

最後のライバルは土屋圭市。コースが東京環状線であればドリフトのテクニックで強敵となるが、オーバルコース的な大阪環状線ではマシン性能で勝負が決まる。そして、彼の乗るGENKI-SP2は、最高速が遅い。それほど厳しい戦いにはならないだろう。……というわけでエンディングになる。エンディング後は、いろいろなオマケが登場するので、リセットを押さないように。ちなみにエンディングを飛ばすことはできない。

チューンアップ
スペシャルタイヤ(22000)
アルミボディ(80000)

▼

13.東京環状線
ライバル:みるく

 勝利

チューンアップ
スペシャルホイール(30000)

▼

14.大阪環状線(天候・雨)
ライバル:天殺フユキ

 勝利

15.東京湾岸線
ライバル:タカシ

 勝利

チューンアップ
ボアアップ(80000)
レーシングプラグ(2000)
パワーフロー(4000)
スペシャルショック(20000)
スペシャルスプリング(18000)

▼

16.東京環状線
ライバル:坂東親分

 勝利

チューンアップ
スペシャルマフラー(40000)
スペシャルクラッチ(30000)

17.大阪湾岸線
ライバル:闘爆連のリュウ

 勝利

18.大阪環状線
ライバル:土屋圭市

 勝利

エンディング

ライバルデータ

シナリオモードでは、総勢14人の走り屋たちがプレイヤーとのバトルを繰り広げる。それぞれのライバルたちの走りには特徴があり、その特徴によって、得意なコースと苦手なコースが出てくる。例えば、コーナリングが得意で最高速が遅いライバルが、最高速で勝負する大阪環状に登場した場合、そのバトルはグッと楽になるだろう。しかし、同じコースに最高速に優れたライバルが登場したとしたら、そのバトルはかなり厳しい戦いとなるはずだ。

バトルに勝つためには、相手を知ることだ。相手の得意な走りと苦手なポイントを知り、その弱点をついた走りをすることで、勝ちを握ることができるようになるだろう。

ここでは、ライバルたち全員のデータを紹介する。勝つための情報として役立てて欲しい。

■コースとライバル

シナリオモードでは、使用されるコースの順番が決まっており、それぞれのコースで登場するライバルがランダムで選択される。

当たり前のことだが、ランクの低いライバルが登場すれば、それだけバトルに勝つことが簡単になる。

また、コースとライバルの相性があることは、上に書いた通り。

■ライバルの最高速

ライバルは、右ページの「通常速度」でコースを周回する。この速度には多少の上下幅があり、それは「高速修正」と「低速修正」とで表される。最高速度は、通常速度と高速修正に下表の「最高速修正」をプラスしたものとなる。

例えば、2戦目の東京湾岸線に下北沢2000が登場した場合、通常速度(192キロ)と高速修正(20キロ)と最高速修正1(16キロ)を合計して228キロが最高速となる。11戦目ならば最高速修正1の代わりに最高速修正2(88キロ)が合計され300キロとなる。

◆コース別登場ライバルデータ

コース名	登場ライバル名	最高速修正1	最高速修正2
1&10.大阪環状線	なにわのケン、春巻イツキ	+00km/h	+72km/h
2&11.東京湾岸線	下北沢2000、埼玉のコウジ	+16km/h	+88km/h
3&12.大阪湾岸線	天殺フユキ、ラピットケンジ、なにわのケン、春巻イツキ	+24km/h	+96km/h
4&13.東京環状線	下北沢2000、埼玉のコウジ、みるく、タカシ	+24km/h	+56km/h
5&14.大阪環状線	天殺フユキ、ラピットケンジ、なにわのケン、春巻イツキ	+32km/h	+64km/h
6&15.東京湾岸線	下北沢2000、埼玉のコウジ、みるく、タカシ	+40km/h	+72km/h
7&16.東京環状線	シルバーフォックス、イダテンアキラ、坂東親分	+40km/h	+72km/h
8&17.大阪湾岸線	ミカ、闘爆連のリュウ	+48km/h	+80km/h
9&18.ランダム	土屋圭市	+00km/h	+40km/h

◆地域ランク別ライバルデータ

下北沢2000(左)
埼玉のコウジ(右)

東京の人間らしく、その人当たりはソフトなマイルドタッチ。直線では遅いが、コーナーで稼いでくるテクニカルタイプ。コーナーの立ち上がりをまとめ、直線で勝負していけば簡単に勝つことができるだろう。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
東京Cランク	TYPE-LAN	192km/h	+20km/h	−20km/h

みるく(左)
タカシ(右)

バトルに負けると態度が豹変するみるく、マイペースなタカシ。共に時間の長いドリフトをするクセがあるため、コーナーで抜きにかかると、衝突して思わぬ痛手を食うハメに。見通しのいい直線で抜けば、安全で確実。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
東京Bランク	TYPE-FD7	210km/h	+20km/h	−20km/h

シルバーフォックス(左)
イダテンアキラ(右)

高慢なフォックスとヘンなアキラ。東京環状線に登場すると強敵となるふたり。コーナーはもちろん、短い直線でも抜かせてくれない。2周目で前に出たら、常に相手の位置を確認し、ブロックしながら走るように。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
東京Aランク	TYPE-GT	210km/h	+20km/h	−20km/h

なにわのケン(左)
春巻イツキ(右)

馴れ馴れしい感じのふたり。小回りが効くだけで、最高速は遅い。無謀な抜きをしかけずに、安全運転を心掛けよう。ミスさえしなければ、最終コーナーを抜けたあとの直線だけで追い越すことが可能だからだ。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
大阪Cランク	TYPE-IMP	194km/h	+20km/h	−20km/h

天殺フユキ(左)
ラピッドケンジ(右)

テクもマシンもよくないフユキとケンジだが、生意気。TYPE-SUPは見た目の印象とそのモデルカーを裏切り最高速が遅い。大きな車体でドリフト中に道をふさいでしまう。長い直線での最高速勝負に持ち込みたい。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
大阪Bランク	TYPE-SUP	200km/h	+20km/h	−20km/h

ミカ(左)
闘爆連のリュウ(右)

女王様願望の強いミカとヤンキーのリュウ。横に並ぶとガンガン当ててくる荒っぽい運転で、大阪湾岸に登場すると強敵となる。コーナーでもたつくと、すぐに差が開いてしまう。最高速重視のドリフト走行で対抗したい。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
大阪Aランク	TYPE-NS	215km/h	+20km/h	−20km/h

土屋圭市

ドリキンと呼ばれるドリフト名人。『首都高バトル』シリーズの最終ライバル。コーナーはさすがに速いが、今回はマシンパワーの不足からか最高速が遅いので、それほど強敵でもない。左の写真は再戦時のもの。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
全国Sランク	GENKI-SP2	275km/h	+30km/h	−40km/h

坂東親分

無敗で16戦目に突入すると登場する。東京環状線にのみ登場し、加速力とハンドリング性能に優れ、荒っぽい運転で攻めまくる。側を走るのは危険なので、直線で一気に差をつけ、コーナーで追突されないように注意しよう。

ライバル名	搭乗車種	通常速度	高速修正	低速修正
全国Sランク	GENKI-SP1	275km/h	+30km/h	−30km/h

勝つための技

ここでは、シナリオモードでライバルに勝つためのさまざまな知識とテクニックを紹介する。もちろん、これらのテクニックの中には、タイムアタックや対戦などでも役に立つものが含まれている。知識として手に入れたテクニックは、実際の走りの中で身につけ、走りの中で自在に使いこなして最速の走り屋を目指して欲しい。

ロケットスタート

スタート時に回転数を上げておけば、素早く発進することができる。「GO！」という合図のあとにアクセルを入れていたのでは、素早い発進など絶対に無理。だからといって、アクセルを入れっぱなしにしていると、回転数がレッドゾーンに入ってしまい、パーツが消耗する原因となる。

レースゲームには、必ずと言っていいほど設けられている要素にロケットスタートがある。この『首都高バトルR』も、その例にもれることはなく用意されている。素早くスタートを切り、一気に加速したいのなら、このロケットスタートのテクニックを確実にものにしておきたい。

スタート時に回転数をある一定の数値にすることでロケットスタートとなる。目安は7000～7500回転。車種などによって多少の違いはあるが、7000回転を目安にして探れば見つけやすいだろう。アクセルを押しっぱなしにして、発進前はレッドゾーンにホールドし、「3、2、1」の「1」でアクセルを抜き、「GO！」の合図と同時にアクセルオンにすると、タコメーターの針が7000～7500回転を指す。シナリオモード、タイムアタック共に欠かせないテクニックのひとつと言えるだろう。

シフトアップのタイミングを知る

マニュアル(MT)を選択している場合、シフトアップ・ダウンは手動で変えることになる。シフトアップをする際、タコメーターが何回転を指しているかによって、その後の加速力に差が生じてくる。最も効率よくシフトアップするタイミングは、車種などによっても違うが、1～5速までは7500回転、6速へはレッドゾーンのぎりぎり手前を目安にするといいだろう。

シフトチェンジしたあとのタコメーターの落ち込みや上り方を観察し、最良のタイミングを見つけることが大切だ。

レッドゾーンでアクセルを踏みっぱなしにすると、パーツ消耗の要因となる。レッドゾーンに入る前にシフトアップするように。

ライバル車、アザーカーへの衝突について

シナリオモードに登場するライバルは、道路状況を無視し、他車がいようがいまいが、自分のラインを強引にキープしようとする。そのためコーナーで抜こうとしたり、ブロックしたりするのは衝突の危険性が極めて高い。

ライバル車に後ろから衝突した場合、ライバルは加速し、自車は著しく減速する。また、ブロックしている時にライバル車が突っ込んでくると、多くの場合、自車は大きく減速し、さらに衝突で進行方向を変えられるため、壁にぶつかってしまうこともある。逆にライバル車はと言うと、多少減速するだけで、そのまま先に行ってしまう。汚いと罵るのは簡単だが、それでは何の解決にもならない。

まずは、ぶつけられた場合、こちらが損をするだけだと認識することから始めよう。

道路を走るアザーカーの後方に衝突した場合、自車は著しく減速する。アザーカーと衝突する状況として、コーナーを出た直後や、直線でアザーカーが車線変更してくる、といった場合が考えられる。常に前方に注意して、緊急の事態に陥った場合でも回避できる余裕を車に残しておきたい。限界を超えたところで挙動を楽しむのは、タイムアタックの時だけにしておいた方がいいだろう。

ライバル車とアザーカーの衝突

邪魔者としか思えないアザーカーだが、一概にそうとも言えない。ライバル車もアザーカーに衝突することがあるからだ。

ライバル車が画面に見える範囲で、その後方を走っている時に、ライバル車が急に減速することがある。これはライバル車がアザーカーに衝突したことが原因の減速だ。この状況は、細いカーブが続く場所、例えば東京環状線のトンネル内や大阪湾岸線の複合コーナー付近などで見られるだろう。

したがって、ライバル車が画面内に確認できるうちはあきらめず、ライバルがアザーカーに衝突して減速する機会を待って追いかけるべきだろう。ただし、画面上にライバル車を確認できない場合には、ライバル車がアザーカーに衝突することはない。

衝突時の打角は浅く

アザーカーや壁に衝突した場合、速度が著しく落ちる。この速度の落ち込みは、衝突物との打角（打撃角度）によって大きく異なる。打角が浅ければ浅い程、減速の度合いが低い。つまり、大したタイムロスにはならないということだ。逆に、打角が深いと１度だけでなく連続して壁にゴンゴンと衝突してしまう可能性が高い。どうしても激突が回避できない場合には、ハンドリングによってできるだけ浅い角度でぶつかるようにしたい。

また、Ｒのきついコーナーを曲がる場合、ブレーキングでグッとスピードを落としてきれいに曲がろうとするよりも、最高速のままドリフトしてコーナーに突っ込み、車体後部を壁にぶつけてでも最高速で走っている時間を長くした方が、タイムロスは少なく、加速もいいという感触がある。

こんな打角で壁に衝突してしまっては、１度や２度の衝突では済まない。衝突することが確定したら、せめてリアを流して、車体後部を壁にぶつけるようにしたい。

タクシー走法で危険回避

タイムアタックの際はインベタで周回するのがセオリー。だが、シナリオモードでは、センターラインをトレースするように走る方がいいだろう。緊急回避に迫られた時に、左右どちらの車線へも逃げることができるからだ。これは、直線・コーナーに関らず心掛けたいものだ。飛び出しを回避するために、よくタクシーが行っている傍若無人な大迷惑テクニック（！）だ。実車で公道を走る時には、車線内を走行するように心掛けよう。

センターラインをキープ。タイムアタック中はタイムロスにしかつながらないが、シナリオモードでは最良ともいえるライン。

秘技紹介

『首都高バトルR』には、チューニングやドライビングをより深く楽しむための、数々の秘技が隠されている。ここでは、それらの秘技を全て紹介する。また、シナリオモードを一定の条件を満たしたうえでクリアすると使用できるようになる、スペシャルカーなどについても紹介する。より速くより深く首都高を駆け抜けて欲しい。

隠しパーツ以外の全パーツを所持

全てのパーツを所持

タイトル画面表示中に、2Pコントローラーで『右、右、下、上、上、左、下、左、○、△』と入力する

以上のコマンドを入力すると、初期状態のショップにあるパーツの全てをシナリオモードにて所持している状態になる。走行後、消耗パーツを（消耗して）喪失してしまった場合には、予備のストックはされないので、購入し直さなければならない。また、隠しパーツをこのコマンドで所持することはできない。

ポイントがMAX(9999000P)になる

ポイントがMAXに

タイトル画面表示中に、2Pコントローラーで『上、△、下、×、右、□、左、○』と入力し、1Pコントローラーの『スタート』を押す

以上のコマンドを入力すると、シナリオモードで所持金が最大の9999000ポイントになっている。購入に最もポイントを必要とするパーツは、隠しパーツのアルミボディの80000ポイント。それを考えるとパーツ所持の裏技よりもお得である。

ワイドビューになる

バトルスタート画面表示中に、1PコントローラーのL1とR1を同時に押したままにする

以上のコマンドを入力すると、ゲーム画面がワイドビューになる。バトルスタート画面とは、コース全体図とライバルのコメントが表示されている画面のこと。「見にくい」という印象。

隠しパーツがショップに登録される
ウエストサーキットが登場する
コース解説のムービーが見られる

シナリオモード1～9戦（P90表参照）をクリアする

以上の条件を満たすと、上記の隠しパーツ、ウエストサーキット、コース解説ムービーの使用が可能となる。

隠しパーツには、シナリオモード初期状態にショップにある各系統パーツの最高バージョンがそれぞれ用意されている。また、隠しパーツが登場しているシナリオモードのデータをロードすると、プラクティスモードにも隠しパーツが登場する。

プラクティスモードで選択できるコースは、東京環状線、東京湾岸線、大阪環状線、大阪湾岸線の4コース。だが上記の条件をクリアすると、それに加えウエストサーキットが選択できるようになる。

コース解説のムービーは、コース全体図が表示されている画面で△ボタンを押すと見られる。水着のお姉さんがコースの特徴の説明とアドバイスをしてくれる。

隠しパーツ

坂東親分がライバルとして登場する

シナリオモード10戦～15戦(P90表参照)を無敗でクリアする

シナリオモードの10戦から15戦を無敗でクリアすると、16戦目に坂東親分が最強のライバルとして登場することになる。搭乗車種はGENKI-SP1。

ウエストサーキット

GENKI-SP2が使用可能になる

シナリオモード18戦(P90表参照)を一度も負けずにクリアする

シナリオモードの18戦(土屋圭市との対戦)を一度も負けずにクリアすると、土屋圭市が使用するGENKI-SP2が使用できるようになる。なおスペシャルカーはいずれもプラクティスモードだけでなく、シナリオモードでも使用が可能だ。

水着のお姉さん

GENKI-SP1が使用可能になる

シナリオモード1戦～18戦(P90表参照)をクリアする

シナリオモードの1戦から18戦をクリアすると、坂東親分が使用するGENKI-SP1が使用できるようになる。

DODA-S30が使用可能になる

シナリオモード10戦～18戦(P90表参照)を無敗でクリアする

シナリオモードの10戦から18戦を無敗でクリアすると、幻の最速マシンDODA-S30が使用できるようになる。その性能はグリップ性能以外の全てのパラメータにおいて最高である。

ディレクター
萩原　務
TSUTOMU HAGIWARA

デザイナー
南　長秀
CHOUSHU MINAMI

『首都高バトルR』の真実（ホント）と虚実（ウソ）そしてこれから

数あるレースゲームの中にあって、異彩を放つ『首都高バトル』シリーズ
その最新作である『首都高バトルR』の制作者が吼える
物足りないレースゲームの現在から未来へと加速するために
現実の「走り屋」がゲームの中で「走り屋」となれる日に向かって

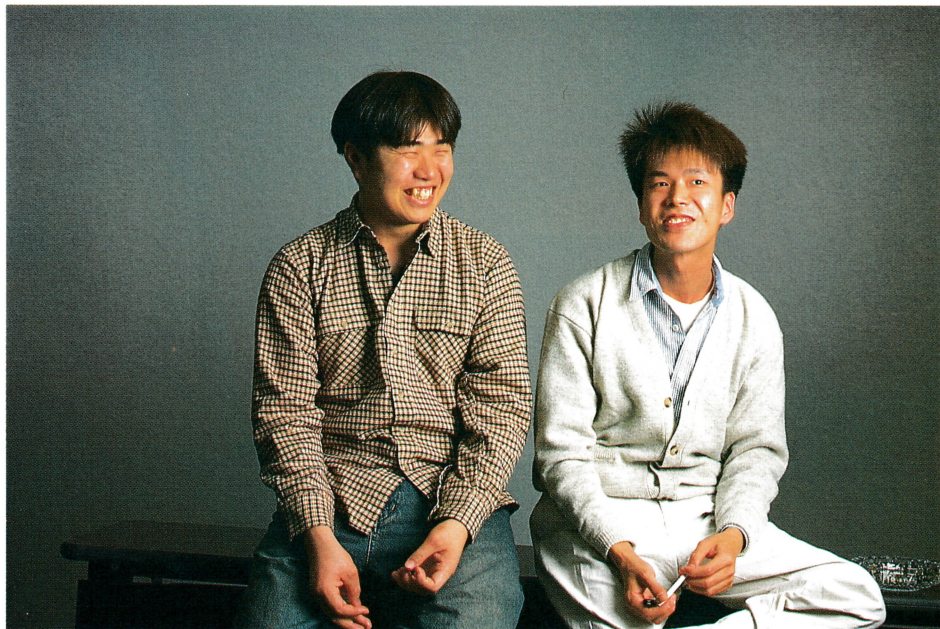
現実と虚構の狭間を疾走するレースゲームはどこへ向かうのか?

例えば、スピードと爽快感を追求する。例えば、挙動などのリアルさを追及する。レースゲームには、大きく分けてふたつの方向性があるように思える。しかし、レースゲームにおける爽快感とリアルさは、本当に相反するものなのか。『首都高バトルR(以下『首都高』)』の制作者に、レースゲームの本質について語ってもらった。

萩原 僕は、短時間で遊べるものと長く遊べるもの、というふたつの方向性として考えてます。特に『首都高』には、チューニングという車の育成ゲーム的な要素があるので、その後者の方をもっと模索してみたい。けれど、それが本当に面白いレースゲームとして受け入れてもらえるのかどうか。そう考えると、前者の方が、本来の車のゲームなのかなという気もしてくるんだけど。

南 実際からは、ちょっと離れたベクトルのおもちゃっていうか。

萩原 前作は少々マニアックすぎたのでは、という考えから、今回は少し「気持ち良さ」の方向に振りました。チューニングパーツもこだわって充実させたいが、やりすぎるとシミュレーションゲームになり、気持ち良さが損なわれる。気持ち良さを残しつつ車の勉強もできるぞ、というバランスが難しいよね。その意味で、今までにないくらい試行錯誤した。結局のところ、公道レースというルールのない、スポーツではないものをモチーフにしてレースゲームを作っていることが、難しさの根にあるのかもしれないですね。現実の世界に場所と車のモデルがあるからこその難しさ、というのが意外と厄介なもので。あとはタイトルの呪縛かな(笑)。

前作とは?
前作とは『DRIFT KING 首都高バトル 土屋圭市&坂東正明』(プレイステーション)のこと。週刊ファミ通の'96年度ゲームソフト売上ランキングでは64位をマークした。なお『首都高バトル』シリーズは、スーパーファミコン版から続いている人気タイトルである。

開発者インタビュー

レースゲームにつきまとう挙動の嘘 『首都高』ならではのリアルさとは？

スピードだけを楽しみたいならば、他のレースゲームで十分だろう。そこに現実的な車の挙動が加わり、現実の首都高と同様に多数の車が走行している状況があり、常に同じライン取りで走ることができないというリアルな面白さこそが『首都高』に求められているように思える。制作者が考える『首都高』のリアルさとは何か。

萩原　ドリフトさえすればどんな状態でもラインを取って曲がっていける。そんな既存のレースゲームに怒りを覚えました。そんな曲がり方できるわけがねえ、と。だからこそ、ドリフトしている最中も、自分のラインを切り替えられるような操作を可能にしようとして『首都高』を作ったんです。そこに関しては、今後もよりリアルさを追及したい。正直なところ、単純にスピードだけを期待するような勘違い野郎はいらない。ただ、ここでも「気持ちよさ」と「リアル」のバランスが難しい。『首都高』シリーズを続けてきたことで、車マニア以外の人も買ってくれるようになった。そのことで、マニアックな作りだけを追及するわけにもいかなくなってきてるし。

南　エフェクトとか光関係なんかも、もっと強化できる部分は強化して、リアルなところを残しつつも、ゲーム的要素として若干オーバーな表現があってもいいと思うんです。

萩原　車のデザインは頑張って、かなり忠実に再現できていると思う。コースに関しては、現実の部分に少し嘘の考え方を入れています。現実にある首都高のコースのままだと、1周が異様に長くて、ゲームとしては飽きてしまう。ただ、実際に走ったことがある人ならば、首都高の環状線であれば環状線を走ってるかのように錯覚してしまうぐらいの物はできている。また、リアルさは見た目だけじゃなくて、パーツについてもカタログスペックそのままのデータをゲーム内部に入れている。けれども、まだ活かしきれていない部分があるのも事実。操作感覚にしても、1周目と3周目の走り方が違う、というリアルさを出していきたいという課題がある。ただ、そうしたリアルさの追求を理解してくれる人が一体何人いるか……。

デザイナー
南　長秀
CHOUSHU MINAMI

『首都高バトルR』デザイナー。車のデザインやエフェクト関係などを担当。温和で物静かな印象。『首都高バトル』シリーズの今後に関する話は色々と聞かせてくれたが、以前に南氏が某社で開発に携わったというシューティングゲームのタイトルだけは、最後まで教えてもらえなかった。恐らく“スゴイ”ものだったに違いない。現在、愛車はなし。「購入の予定は？」という問いには、「お金が……」と何ともストレートで明快な回答をくれた。

『首都高バトルＲ』ディレクター。若手開発集団ドーダの代表取締役でもある。レースゲームに限らず、さまざまなジャンルのゲームを創造していくとも語ってくれた。余談ではあるが、荻原氏のデスク下にはハンドルコントローラー（外国製）が置かれており、『首都高バトルＲ』はこれにも対応しているとのこと。公にはできないらしいが……。愛車はアンフィニRX-7。大破させてしまった経験あり。修理代は200万円ほどかかったらしい。

ディレクター
荻原　務
TSUTOMU HAGIWARA

レースゲームの進化を加速するためのゲーム業界のチューニングは誰がする

見た目の改良ばかりが注目され、上昇する体感スピードとは裏腹に、沈滞ムードのレースゲーム。その物足りなさは、リアルさが欠けているからではないか。現実のドライバーが納得できる挙動、そしてチューン。リアルさの追求は、実車をドライビングする気持ち良さ、楽しさに通ずるのではないか。『首都高』の今後を通して、レースゲームの未来を覗いてみた。

荻原　今回の『首都高』を遊んでくれた人が、どういう感想を持ってくれたのかが、とても気になりますね。前作を知っている人と今回が初めての人との違いとか。僕としては、今回をステップに、ユーザーを徐々にリアルな方向へ持っていきたい。次回作は、もっと本物志向にするつもりです。

南　絵的な部分でも、例えばマフラーを交換すればマフラーの形が変わるとか、車高を落とせば実際に車高が低くなるとか、そういう細かいところまでリアルさを追求していきたい。本当は今回のものでもそれは考えていたのですけど、いろいろな問題があって。次回作では、是非実現したいですね。せっかく絵的な要素が入るのだから、それを最大限に活かしていきたい。

荻原　僕は究極につきつめたリアル志向のゲームを考えていて、本当に実際の車に乗っているような錯覚を覚えられるゲームを作ってみたい。プレイすることで、車の原理が確実にわかるようなものをね。例えば、無茶な運転をすればエンジンが壊れたり、無茶なブレーキングをすればタイヤがバーストしたり、そのくらいまで作り込みたいと思ってます。結局そうなるとデジタルのコントローラーは捨てたいということになるんです。そもそも車の操作を、オンとオフだけで出来るわけがない。純粋にアナログ専用にして作りたいですね。パーツも数値として見るのではなく走りの中でパラメータに反映させていって、挙動とかも徐々に本物にしていく。でも、気持ち良さとか、わかりやすさも忘れない。今回の『首都高』を踏まえて、徐々に実車へ向かってステップアップしていきたいですね。

オンとオフって？
デジタルコントローラーはオンとオフの２種類でしか操作感覚をコンピュータに伝達できない。そのため例えばハンドリングの場合、曲げてる（オン）か、曲げてない（オフ）かの２種類しか伝達できない。その中間の少し曲げるなどの微妙な操作感覚は伝達できないのである。

実戦車

スカイラインGT-R Vスペック(R33)

大排気量（2000cc以上）

■スカイラインGT-R

―――最新のR33の方が、ひとつ前のR32より速いんですか？

若佐　今でもR32の方が速い奴が多い。R33でフルチューンの奴より、R32をフルチューンしてる人間の方が多いってだけなんだけど。

北林　ショップに持ってくるお客さんも、R32の方が多いすね。車種でいけば、ＺとスープラとGT-Rって感じです。

―――GT-Rで速くって有名な人っているんですか？

若佐　首都高のR32で速いやつは、名前わかんねーけど、４分フラットかな。それ以上速い奴って聞いたことないな、今んとこ。多分トップだろうね、首都高ん中じゃ。R32の方が車体が小さい分だけ速いんだよ。

―――400馬力にチューンするのは、ライトチューンとタービンの交換と、どっちが多いですか？

北林　ライトチューンの方。ノーマル車からいじったと考えるとライトチューンの相場で100万円くらいかかるかな。

若佐　足回りやって、マフラー変えて、コンピュータいじって、あと吸排気とショックとタイヤホイール。タイヤホイール入れるともうちょっと……。

北林　……いっちゃう感じしますけど。100万前後。

スカイラインGT-Rニスモ(R32)

若佐、北林両氏のプロフィールはＰ11にて紹介しています。

レビュー

天才チューナーと、街の走り屋が首都高・湾岸の実戦車を評価する!!

■スープラ

スープラRZ(JZA80)

———新しいスープラって？

北林　足回りが全然違うなっていうのと、新しいのはミッションが6速になってますから、よく回る足になってるというか。一番速いのはやっぱりスープラかZですよね、最高速は。MA70とJZA80の違いっていったら、エンジン形式も変わってるし、ターボもツインターボになってるし。

———今買うならどっちがいい？

北林　80ですね。例えば、100万とか150万とかいったお金をかけた時に、ブーストアップすると470〜80馬力出るんですよ。MA70のスープラ買ってきて、470〜80馬力にするって言ったら、エンジンからやらないとそこまで出ないですから。

若佐　エンジンだけなら、GT-RとスープラとZと、どれが一番？

北林　僕はスープラの80。メタルヘッドガスケットも元々入ってますし、ピストンも通常のクリーンチャンネル付き、クランクもフルカウンターで、3リッターある、と見ていくと80かな。600馬力だったら壊れないですから。大体いつも650馬力ぐらいでやめてるんです。それ以上やっちゃうとコンロッドがもたないから。

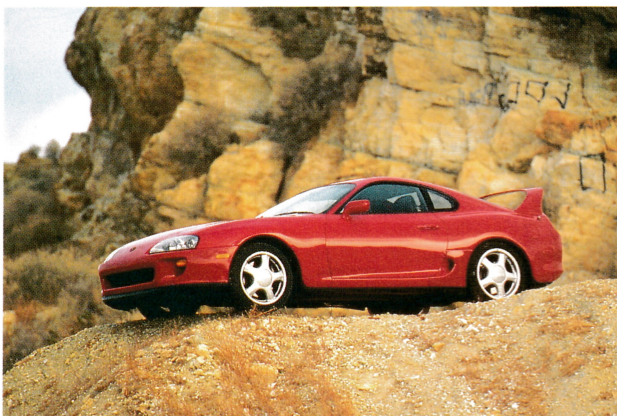
スープラ2.5ツインターボR

■ソアラ

———ソアラは今の型より昔の方が人気あるみたいですね。

北林　今のはかっこ悪いから(笑)。

若佐　単純にそう。「ずっとソアラに乗ってるからソアラにする」って言うのは年取った人。俺たち若い世代っていうか、車好きな世代は形から入るから、いかに空力が良くても形が悪ければイヤ。だから、カッコが好きだけどエンジンがどうしても気に入らなければ、エンジンスワップしてまで好きな車体を選ぶ人もいる。

北林　スープラMA70・MZ20ソアラって全く一緒なんです。エンジンとか、ミッションとかそういうのが。ただ形が違うだけ。シルビアと180SXなんかもそうですね。

ソアラ3000GTリミテッド(MZ20)

RX-7(FC3S)

■フェアレディZ

———Zって全然変わんないですよね、形が。

北林　平成10年に変わるって噂は聞いたことありますけど。やっぱり人気がありますね、形が。

若佐　31の形はかなりいるし、古いのをたどったらS30って、40年代の車から乗ってる人がいる。スカイラインとZに関しては古い昔の車体をずっとチューニングして乗ってる人が大勢いる。

———どういう走りに向いてる車なんですか？

北林　やっぱり最高速ですかね。元々、車高が低いですよね、ほんとのスポーツカーだから。走るために必要ない設定が元々メーカーにないんです。

若佐　130乗ってたけど、エアコンさえなかった、ヒーターのみ。

北林　Z好きな人ってずっとZ好きなんですよね。ツインターボなんですよ、ノーマルで。GT-Rはツインターボをシングルターボに替えることもできるんですけど、Zの場合はできない。ツインターボしかできない。昔のZ31っていうのは大きなシングルタービンを付けてたじゃないですか、今はそういうでっかいのを付けられるスペースがないんで、700馬力を求めると2個付けないといけない。

若佐　エンジンルームのスペースの問題だね。

———その不自由さがありながらもZが好きな人はずっとZを乗り続ける。その魅力って何なんですか？

若佐　……やっぱ形かな（笑）。

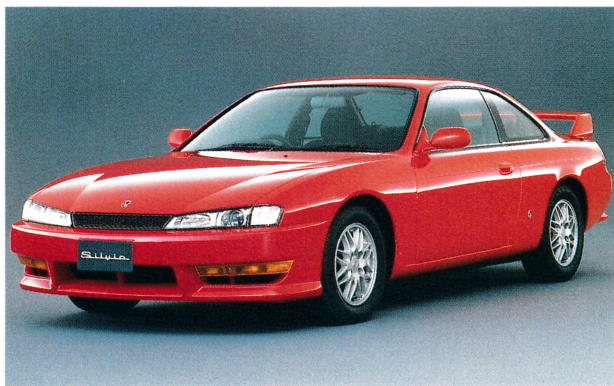
■RX-7

———ロータリーエンジンですね。改造して面白いマシンですか？

北林　面白い部類に入る入らないってのは改造の仕方が違うだけの話ですから。ロータリーエンジンとレシプロエンジンって、バイクに例えると2サイクルか4サイクルの違いのようなもんで、同じニハン（250cc）のバイクを買う人でも、2サイクルを選ぶ人と4サイクルを選ぶ人が出てくる。それがレシプロとロータリーでも同じような感じ。車の形が好きでも、ロータリーが嫌いだって人もいますし。

若佐　音の違いかな、エンジンの回り方も違う。北林さんって前にFCに乗ってましたよね。

北林　ロータリーに乗ったことがなかったし、チューニングパーツも豊富に出てたんで。先輩が売ってくれるって話もあって。で、ロータリー乗ってみると、その回り方が全然違うんですよ。簡単に言えば回りが速いって言うんですかね。スムーズに高回転が回っていく。ま、FC3Sは、好きだったんですよ……形が（笑）。

シルビアQ's(S14)

中排気量（1600cc-2000cc）

■シルビア

シルビアK's(S13)

180SX

スカイラインGT-S　TYPE-M

———S13って流行ったやつですよね？　中排気量の魅力は？

北林　例えば、めいっぱいお金をかけて、GT-Rを抜くとか。

若佐　シルビアでも320キロ出るし、チューン次第で。

北林　5〜600万円は、かかりますけどね、余裕で。使うパーツ全部がスペシャルもので値段が断然高いやつを使っていかないと。

若佐　チューニングする時にさ、部品の値段だけ考えるけど、時間あたりの工賃っていうのがかかる。チューニングの人と仲良くなって、そのあたり面倒見てくれるってなればいいけどさ。

———K'sとかQ'sとか、何が違うんですか？

北林　K'sはターボ。Q'sはNA。J'sってのもあるんですけど、あれってトランプの11、12、13(絵柄カード)のことで、K（キング)が一番いいですよ、ってことなんです。

———180SXも含めて、チューンすればどのくらいの馬力に？

北林　S13だったら280馬力くらい。S14は300馬力くらい。180も同じ280馬力くらいになりますね、大体100万円くらいかけたチューンをすればってことですけど。

■スカイラインTYPE-M

———スカイラインTYPE-Mについて教えてください。

若佐　GT-Rのエンジンをこっちにスワップする人がいる。

北林　多いですね、うちでも何台も。で、わざとGT-Sのステッカーとか貼ってるんですよ、ノーマルの。で、GT-Sだって走っててGT-Rに抜かれても後で追い付くことができる。

若佐　それが醍醐味。ミドルクラスに乗って大排気量をぶち抜く。

北林　で、そこまでのことをするんであれば、外見をノーマルにすればいいのに、GT-Rのウィングを持ってきたりとか、どこまでもGT-Rにしようとするんで、TYPE-Mの良さがなくなっちゃう。これは個人的な意見ですけどね。エンジンスワップする費用は200万円くらい。100万円ほどのチューンでも300馬力くらいは出ますよ。

チューナー北林氏に聞く………"デチューン"とは何ぞや

「例えば、シルビアのフロントと180SXのリアを合わせたシルエイティとか、GT-Sなのに、マークだけGT-Rに付け替えたり、ノーズをGT-Rにしたり、GT-S用じゃなくGT-R用のエアロパーツをつけてみたり。」こういった、車の本来の持ち味を殺してまで、見かけだけ別の車に似せるチューンや意味のない改造を"デチューン"と呼ぶ、と北林氏は語った。本当にその車が好きだからこそ本来の力を伸ばしていくというのが基本であるはずなのに、実際こういうデチューンした車は腐るほどいるという。

「例えば、TYPE-MにはTYPE-Mの良さっていうのがあるじゃないですか、それを無理やりGT-Rにしようとするくらいなら、最初からGT-Rを買えばいいんですよ。それって、逆にかっこ悪いじゃないですか。実際の走りには全然関係ないところを改造していたりして。結局、見た目だけで自己満足しちゃってるんですよね」実際、このインタビューを行った当日も、ばっちりとデチューンでキメた車を見かけてしまった。**「まあ、"デチューン"も車を楽しむ、ひとつの方法ではあると思うんですが」。**

実　戦　車

■プレリュード

———プレリュードの特徴は？

若佐　昔は人気があって、いわゆるナンパカーだったんだよ。

北林　チューニングしようって時、今はもう時代がターボなんで、プレリュードにターボつけるのって、ちょっと無理があるんで。キビキビと走る車なんで、それなりの走りはするんですけど、メチャメチャ速いよっていうのは見たことないですね、今までそんなに。

プレリュード2800Si V-TEC

ランサーGSR
エボリューションⅣ

ギャランVR-4

■インプレッサ

———インプレッサは、峠を走る人たちの車？

北林　そう。ギア比の設定で、最高速には向かないですけどね。

若佐　最初から馬力があるのがメリット。2000ccで280馬力ある。

北林　エンジンまでキッチリやれば400馬力まで持っていけるんですよ。そうするとメチャメチャおもしろい車になるんですけど。ライトチューン、ブーストアップの350馬力くらいで皆やめちゃう。

若佐　軽いし、４駆っていうメリットもあって、コントロール性がある。テクニックがある人間が乗ればどれも一緒なんだよ。

———インプレッサとランサーっていうのは天敵同士ですよね。

北林　走りのチームで仲間ってのはいますけど、インプレッサっていうのは「絶対ランサーには負けない」って勢いで走ってますから。

MR2　GT(SW20)

■ギャラン

———地味ですがギャランなんかどうでしょう？

若佐　車関係のライターに多いんだよ、ギャランをチューニングして乗ってる奴。テクニックがあれば大排気量を食う車なんだよね。

■MR2

———MR2はミッドシップですね。

若佐　気分はフェラーリかな(笑)。他の車とトラクションが全然違う。結構速いよ。でも、足回りが柔らかすぎると、アクセル踏んだ時に飛ぶけどね。

チューナー北林氏に聞く………　遠慮したいチューニング

「一番イヤなのは、鬼キャンですね。本来はコーナーをより速く曲がるためのチューンなんですけど、それを真似して。昔は、ちゃんと調整してあったんですよ。それが今のは、ただのハの字に。ノーマルマフラーの後ろだけ換えてくれって言う人もいるんです(笑)。あとは、エンジンとか全然いじってないのに、いきなり300キロメーター入れたり、水温計とかの補器メーターを付けたりとか。こっちも商売なんで、頼まれればやりますけどね(笑)」。そういう人って、相談もなしにいきなり頼んでくるもんですか？**「ステップアップするのに、メーターとか付いてても無駄にはならないんで別にいいんですけどね。まず最初に、メーターを付ける前にやることあるんじゃないかなって思うんですけど、そういうお客さんっていうのは、自分の中で絵を決めちゃってるんです」。**本質的なチューニングを求めず、見た目重視のチューニングを求める人が多いということか。前ページのデチューンとダブるね。事故った勢いで笑いに走るチューンも多いとか。自分だけで決めてしまわず相談して欲しいと、北林氏は語ってくれた。

レ　ビ　ュ　ー

小排気量（1600cc未満）
■CRX/86/スターレット/シビック/アルトワークス/MR2

———CR-Xって以前はよく見かけましたが？
若佐　ボーイズレーサーとかいう名前で出た。誰でも買えて、すぐチューンできて、そこそこコーナー曲がれて、FFだし。
北林　CR-Xとか86とか、50万円くらいで150馬力出せるし。
———86って何が人気なんですか？
若佐・北林　FR！
若佐　軽いしコーナリングスピードも速いしコントロールもしやすい。三拍子揃ってるのかな。値段も安いし。
———スターレットなんかは？
若佐　昔の形のに乗ってる人は多いんじゃないかな。改造度の幅が広いから。ターボ付ける人もいれば、メカチューンする人もいる。
北林　値段が安いってことと、車の大きさが魅力ですかね。
若佐　上のクラスをカモれる要素のある車だからさ。ステージが違うけど、中排気量のステージにも入れる可能性のある車。細かい道とか峠だったら大排気量も抜けるかもしれない。うまい奴なら。
———シビックはどんなチューンができるんですか？
北林　大体出てるコンピュータが決まってるんで、部品を交換するだけのチューニングですよ。何かを削ってとか、何かをして、とかってチューニングはほとんどシビックとかCR-Xにはないんで。
———じゃ、アルトワークスはどうですか？
北林　新車で150万。100万円チューンで上のクラスにいけます。
若佐　小排気量の中じゃ、ぶっちぎりで速いと思うよ。230キロ出るから、軽自動車なのに（笑）。何回も抜かれてんだよね俺、リミッター効いてる車に乗ってて。180キロぎりぎりでリミッター効いて走ってるとこ抜かれてんだよ首都高で。空力がウイングカーと一緒で、シャーシの下が真空になんの。今の国産車の中じゃ最強かな。
北林　足回りに関してはかなり安いですしね。まあ小排気量クラスはあまりいじらないんでよくわかんないんですけど。
———それでコメントが少ないんですね（笑）。

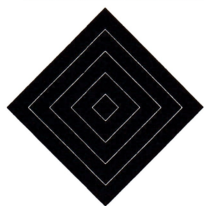
バラードスポーツCR-X

シビックSiR Ⅲ

トレノGT-APEX(AE86)

※実戦車レビュー（P100〜105）に掲載している写真は、全て三推社「ベストカー」編集部より提供されたものです。

チューナー北林氏に聞く…ショップとの正しい付き合い方

まずはショップ選びが重要だということ。「**相談しやすい雰囲気の人がいるかどうか**」は最後まで面倒を見てくれるかどうかの判断になる。また、部品交換などで嘘を付くショップもあるという。騙されないためには「**交換した部品をもらってくる。ショップにはちょくちょく顔を出す**」。また、最初の見積もりのときにも「**ちゃんと書面に表してもらって、そこから値段は上がりませんよって一筆を書くぐらいのショップじゃないと、怖くてチューニングは頼めないと思うんですよ。100万でやるって言いながら300万かかったから払えよって話もあるくらいですから。それは絶対にやっちゃいけないことだと思いますけどね**」。初心者にはかなり怖い話だ。「**だから、車の勉強と同時に、チューニングショップの勉強も必要なんです**」。参考になる車雑誌として「**カーボーイとかオプション**」などを挙げてくれた。「**ただ、本に載ってれば安心ってわけじゃなくて、ちゃんとした実績を持ってるかどうかを調べないと**」とも。最後に、こうするといいよってことは？「**差し入れ持ってくるってことかな（笑）**」。

用語辞典

（編集部・編）
カッコでくくられた会話は用例です。

あ

R
［あーる］
ここではレディアス＝半径のこと。例えば、130Rといったら、半径130mのカーブのこと。もちろん同じ半径でも、きちんとした半円かどうかは別問題なので、いろんな形の130Rがある。
「俺の部屋の中でも、１Rくらいのカーブなら作れるかな」

RR
［あーるあーる］
リア・エンジン・リア・ドライブ式の略。車の後方に載せたエンジンで後輪を動かす車のこと。
「RR車ってアンダー傾向が強いっていうけど、ホントかな？」

rpm
［あーるぴーえむ］
レボリューション・パー・ミニットの略。１分間で何回転しているのか、を表すための単位。
「お前の頭の回転は、4 rpmくらいだな」……などという使い方はない。

足回り
［あしまわり］
ショック・スプリング・タイヤ・ホイールなど、車の足に当たる部分のこと。
「やっぱ最初にチューニングするのは、走りに直接影響が出る足回りでしょ」
「オイラはシャコタンにしてホイール変えて足回りをカッコよくチューンしてえな」

圧縮比
［あっしゅくひ］
燃焼室で空気がどれだけ圧縮されるのかを示す値。
「圧縮比が高いほど、パワーもでるらしいね」

アペックスシール
［あぺっくすしーる］
ロータリーエンジンのローターの３つの先端に付けるシール。これによってエンジンの機密性が高まる。

アライメント
［あらいめんと］
アライメントには整列という意味があって、ホイールが車体にどのように付けられているかを示す言葉として使われる。これによって、車の挙動が変わってくる。
「アライメントの違いって、結構大きな問題だよね」

アンダーステア
［あんだーすてあ／あんだー］
コーナリング中に、車全体が外側に滑ってしまうこと。走行ラインが外に膨らんでしまうこと。
「このゲームは、弱アンダー気味に入っていって、ドリフトのきっかけ作ってやれば速く走っていけるよね」

インジェクター
［いんじぇくたー］
燃料を噴射するパーツの名前。エンジンをチューンして馬力を上げていくと、それだけたくさんの燃料をエンジンに噴出しなければいけないので、このインジェクターを大容量インジェクターに換えてあげなければならない。

インテークマニホールド
［いんてーくまにほーるど／いんまに］
吸い込んだ空気がエンジンに向かって通り抜けるパイプのこと。インテークパイプともいう。

インリフト
［いんりふと］
コーナリング中に、イン側のタイヤが浮き上がってしまうこと。FF車が急旋回した時に起こりやすい。

エアクリーナー
［えあくりーなー］
エンジンに空気中のゴミが入ると故障の原因となるので、吸気を一度エアクリーナーに通して、ゴミを取り除く。フィルターの役割を果たしている。ただし、エアクリーナーのフィルターが分厚いもの（よりたくさんのゴミを取るようなもの）だと、それだけ吸気抵抗が増えるため、エンジンの馬力が上がらない。
「エアクリーナーでゴミを沢山取って、エンジンを長持ちさせるか。それとも、スカスカのエアクリーナーでエンジンパワーを引き出す代わりに、こまめにエンジンを修理するか。悩むところだよなあ。お金さえあれば……」

エアバッグ
［えあばっぐ］
衝突時にドライバーや同乗者の前に、衝撃から保護するために膨らむ空気袋のこと。まばたきするよりも速く、パンパンに膨らむように作られている。

AYC
［えーわいしー］
アクティヴヨーコントロールシステムの略。後輪の左右の駆動力の差を自動的にコントロールしてくれるもの。
「俺のマシンにはAYCが入ってるからね、旋回力がいいんだよ」

エキゾーストマニホールド
［えきぞーすとまにほーるど］
各シリンダーとマフラーをつなぐ、通称「タコ足」と呼ばれるパーツ。各シリンダーから排出された排気をマフラーに集める。スチール製やステンレス製のものや、タコ足状のパイプの長さをそろえた等長タイプのものなど、素材や形状にもさまざまな種類がある。

NA
［えぬえー］
自然吸入の略で、ターボやスーパーチャージャーを付けていないノーマルアスピレーションエンジンのことを言う。
「ホンダの車ってNAなんだってね」

FR
［えふあーる］
フロント・エンジン・リア・ドライブ式の略。車の前方に載せたエンジンで後輪を動かす車のこと。

「やっぱFRでしょ。俺はFFとか４駆に乗るつもりはないね」

FF
[えふえふ]
フロント・エンジン・フロント・ドライブ式の略。車の前方に載せたエンジンで前輪を動かす車のこと。
「旅行先で後ろのタイヤが溝にはまっちゃったんだけど、FF車だったから抜け出せたよ」

MR
[えむあーる]
車の真ん中に載せたエンジンで、後輪を動かす車のこと。正確には、ミッドシップ・エンジン・リア・ドライブ式という。
「エンジンが真ん中に載っていてリア駆動だから、重心が真ん中にあるんだよねMRって。運転席の後部にエンジンがあるから、リアのショックを煮詰めてあるんだ。だから、前に出るトランクション性能は一番優れているんだよね」
→ミッドシップ（P111）参照

MT
[えむてぃー]
マニュアルトランスミッションの略。エンジンの回転数に合わせて、手動でシフトチェンジするミッションのこと。また、そうしたミッションを持つ車のこと。慎重で迅速な操作が要求されるため、免許証にもMT／AT車兼用とAT（オートマチック）車専用とがある。

LSD
[えるえすでぃー]
リミテッド・スリップ・デフの略。左右の駆動輪の回転速度の違いを修正する機能を持つ。例えば、片側のタイヤがぬかるみにハマっても、それが空回りしないようになる。駆動輪にセッティングするため、4WDでは、前後にひとつずつLSDを付ける場合がある。

エンジンスワップ
[えんじんすわっぷ]
小さな部品単位でチューンするのではなく、丸ごと別のエンジンと取り替えるチューニング。
「この車に、あっちの車のエンジンを載せたいんだけど、スワップできる？」

オーバーステア
[おーばーすてあ]
コーナリング中に、ハンドルを切るとすぐにリアが外に振られて、車がインに切れ込んでくること。
「この車って、ちょっとオーバーが出やすい感じがあるね」

オーバルコース
[おーばるこーす]
楕円型コースのこと。『首都高バトルＲ』に登場するコースで言うと、大阪環状線がこれに近い。
「最高速でぶっ飛ばすのにはオーバルコースがサイコーに気持ちいいね」

オカマを掘る
[おかまをほる]
車の後ろに別の車が突っ込むこと。お尻を掘る（掘られた）、という意味で使われる。
「昨日の夜、交差点でオカマ掘られちゃってさ、腰が痛いよ」「えっ!?」などと言うと誤解を招く怖れがある。

か

カウンターステア
[かうんたーすてあ／かうんたー]
コーナリング中に、車の挙動を整えるために、進んでいく方向と逆にハンドルを切ること。「逆ハン」と言うこともある。
「あそこのカーブってさ、カウンター当てるのがちょっとでも遅れると、やばいよね」

片効き
[かたぎき]
ブレーキが片方のタイヤにしか効いていない状態をいう。これが起きると、スピン状態になることがあり、非常に危険なものである。

カブる
[かぶる]
低速回転を続けることで、エンジン内の温度があまり上がらず、点火プラグの電極部分のカーボンが焼き飛ばされずに残ってしまい、エンジンが異常燃焼を起こすことがある。この状態を、カブる、と表現する。
「やべえ、エンジン、カブっちゃったみたいだよ」

ギアレシオ（ギア比）
[ぎあれしお／ぎあひ]
ギアに付いた歯の数の比率を表す。互いに噛み合う歯車が１対１の場合、同じ速度で回転することになるが、回転を受ける側のギア比が大きい数字の場合は、減速することになる。

キャブレター
[きゃぶれたー]
ガソリンと空気の混合気を作り出す機関のこと。霧吹きのようなもので、ガソリンと空気を混ぜた混合気をエンジンに吹き込む。気圧に応じてセッティングを変更するなどの、高度な技術が必要である。インジェクターの代わりに、普通車に付けられていることが多いパーツである。

キャリパー
[きゃりぱー]
ディスクローターにブレーキパッドを押し付けるための装置。この数を増やすことは、ブレーキの効きを良くすることになる。

居住性
[きょじゅうせい]
車内に住み心地を求めた思想。居心地や乗り心地といった程度か。これをものすごく突き詰めていくと、ミラーボールとかソファーとかテレビとかまで車内に持ち込むようになるのかもしれない。じゅうたんとか敷いたりして、というのがホントにいるから怖い。

強化ブッシュ
[きょうかぶっしゅ]
合成ゴムで作られた衝撃を吸収するためのもので、ショックなどのパーツを接続している部分にはめ込んである。これを強化することで、接続部分に余分な遊びが少なくなる。

駆動方式
[くどうほうしき]
前輪か後輪かそれとも両方か、どこの車輪をエンジンで動かすのか、という方式のこと。
「キミの車の駆動方式は何？」
「MRっす」

クラッチ
[くらっち]
動力を伝えたり、切ったりする装置のこと。マニュアル（MT）車では、ブレーキペダルの左隣に、クラッチペダルがある。シフトチェンジの時には、クラッチペダルを操作しなければならない。ゲーム内では、その必要がない。

用語辞典

クランクシャフト
[くらんくしゃふと]
エンジンの中でピストンが上下する動きを受けて、回転するもの。エンジンの動きを最初に受け取る部分。
「ノーマルのクランクからフルカウンターにしとかないと、ブレを感じるんだよね、チューンしていくとさ」

グランドツーリングカー
[ぐらんどつーりんぐかー]
グランツーリストまたはGTカーと呼ばれるツーリングカー。長距離を快適にドライブするために操縦安定性、居住性に優れた車のこと。

クリープ現象
[くりーぷげんしょう]
AT車でアクセルを踏まない状態でも、ブレーキを踏んでいなければ、車が動きだす現象のこと。これがあるため、AT車ではクラッチのつなぎ方の失敗によるエンストの心配がなく、運転が簡単になっているとも言える。

クリッピングポイント
[くりっぴんぐぽいんと]
コーナリング時の目印となる位置。そこを目標にしてコーナーに突入していくことで、理想的なコーナリングラインをトレースできるようなポイントのこと。
「そこのコーナーでは、クリッピングポイントを手前に取るようにしよう」

グリップ走行
[ぐりっぷそうこう]
コーナリングテクニックのひとつ。タイヤを全く滑らさない走り方。ドリフトの対極にある。
「グリップとスリップって似てるけど、全然違うよね」などと言うと、途端に場がシラけるので注意したい。

減衰力
[げんすいりょく]
一定の運動方向と反対向きに働く力のこと。例えば、サスペンションスプリングの振動を抑えるための力などがそれ。このため、ショックアブソーバーの性能を決定するのも重要な要素。

コイルスプリング
[こいるすぷりんぐ]
バネ鋼をらせん状に巻いているスプリングのこと。乗用車のサスペンションスプリングのほとんどが、このタイプのものである。

混合気
[こんごうき]
吸入した空気に霧状の燃料を混ぜたもの。これが点火プラグで着火され爆発することで、エンジンが動く。

コンピュータ
[こんぴゅーた]
混合気の比率・燃料噴射・点火タイミング・回転数のコントロール・各種リミッターなど、車のさまざまな状況や状態を管理・制御するもの。ここもチューニングの対象となる。「ROM(ロム)」と呼ばれることもある。
「ロムチューンして、リミッターカットを外すのは、法規的には、ヤバイことなんだよ」

さ

サーモスタット
[さーもすたっと]
熱や温度を感知して制御を行う装置のこと。エンジン冷却水の温度コントロールなどに用いられている。

最高出力
[さいこうしゅつりょく]
理屈でいけば、エンジンが高回転になればなるほど、この力は強くなっていくはずだが、抵抗その他の影響で、一定の回転数を超えると、逆に出力が低下する。この低下する以前の最高の時の力が、最高出力だ。だから、単位がPS/rpmとなっていて、何回転の時にどれだけの力があるのかがわかるようになっている。

最大トルク
[さいだいとるく]
単位はkg-m/rpm。エンジンが1分間に何回転のときに、クランクシャフトから1m離れたところで何kgのものを動かす力があるのかを示している。例えば、20kg-m/4000rpmだったら、1分間に4000回転回っているときに、クランクシャフトから1m離れたところで20kgのものを持ち上げる力がありますよ、ということ。で、この力が一番大きくなる状態が、最大トルク。

サスペンション
[さすぺんしょん]
乗り心地と操縦安定性を決定する重要なパーツ。振動を吸収するスプリング、その動きをコントロールするショックアブソーバー、ホイールの動きを制御するアームやリングなどが、サスペンションに含まれる。

サルーンカー
[さるーんかー]
スポーツカー型をしていながら、高速道路などで、一定の速度でずっとクルージングするような車。ちなみに、乗用車のことをイギリスではサルーン、アメリカではセダン、ドイツではリムジン、フランスではベルリーヌ、イタリアではベルリーナと言う。

サンドトラップ
[さんどとらっぷ]
サーキットのコースの脇に安全のために作られた砂地。車がコースアウトすると、そこで減速し、ドライバーや観客の安全を守る目的で作られている。同じ目的で芝がある。→芝を参照

芝
[しば]
サンドトラップと同様の目的で、ドライバーや観客の安全を守るためのセーフティゾーンとして、サーキットのコース脇に作られている地帯。コースアウトした車が減速するようになっている。ただし、『首都高バトルR』に登場するウエストサーキットの芝は、そうした芝独特の抵抗はなく、正規コース上と全く同じ走りをすることができるようになっている。芝もアスファルトも同じ扱いということだ。

ジムカーナ
[じむかーな]
タイヤやパイロンで作ったコースを使用するタイムトライアル競技。いくつか設けられたチェックポイントを、いかに速く回ることができるのかを競うものである。また、これに適した足回り用に、やわらかなショックアブソーバーやスプリングなどのパーツも作られている。

シャコタン
[しゃこたん]
車高を短く(低く)するから、「車高短(シャコタン)」。名前だけはかなり有名なチューンのひとつ。

シャフト
[しゃふと]
軸・車軸・棒のこと。～シャフト、となっていることが多い。例えば、カムシャフトやクランクシャフトなど。

スタビライザー
[すたびらいざー]
コーナリング中に遠心力の影響で起こる車体のよじれを抑えるもの。車体のよじれと言われてもピンとこないかもしれないが、ドアの継目などにテープを貼ってからコーナリングをすると、テープがよじれていることがある。そのテープのよじれが、車体のよじれ。スタビライザーを付けると、それがなくなり、安定した挙動が得られる。スタビライザー自体を軽くするために、パイプ状になっているものもある。

ステアリング
[すてありんぐ]
要するに、ハンドルのこと。ステアリングホイールと言ったりもする。

ステッカー
[すてっかー]
パーツショップやレーシングチームなどのロゴが描かれたものが多い。自分の車の性能や人脈をアピールするために貼ることが多いようだ。あまり貼り過ぎると、辺りが見えなくなってしまう。何でも、貼り過ぎは良くない。

ストラットバー
[すとらっとばー]
コーナリング中の車体のよじれ（ロール）をなくすもの。「雨の日なんかは、ストラットバーをわざと外して、ロールを利用して、グリップを高めることにしてるんだ」なんてことを言うのは、理屈では正しいけど、その日の天気に合わせて取り外しができるようなものではない。

ストローク
[すとろーく]
ピストンの上下の動き幅のこと。これが短いほど、エンジンは高回転することになる。

スピードリミッター
[すぴーどりみったー]
国産車についている、180キロ以上スピードが出ないようにするための機能のこと。180キロに到達すると、燃料の供給をストップするので、それ以上の速度が出ないようになっている。

スピン
[すぴん]
リアタイヤを滑らせて、車を回転させること。実車でこれになったら、かなり怖い。

総排気量
[そうはいきりょう]
排気ガスの総量。ごくごく簡単に言えば、シリンダー容積×気筒数のこと。

た

タービン
[たーびん]
空気の流れを羽根で受け止めて回転運動に変えるもの。これを排気ガスで行って、空気を過給するのがターボチャージャー。だから、タービンを大きなものに換えていくと、それだけ過給する力も大きくなるので、馬力が上がっていくことになる。

ターボ
[たーぼ]
ターボチャージャーの略。タービン型の過給方式で、エンジンの馬力を上げる。構造が簡単でパワーを上げやすいため、かなり普及している。

タコメーター
[たこめーたー]
エンジンの回転数を示すメーター。
「MT車の場合のシフトチェンジは、タコメーターの数値が目安となるけれど、実車の場合は音で判断するよね」

タックイン
[たっくいん]
コーナリング中にアクセルを踏んで離すと、突然オーバーステアになること。FF車や4WD車で多く見られる挙動。

WRC
[だぶりゅーあーるしー]
ワールド・ラリー・チャンピオンシップ（世界ラリー選手権）の略。

ディスクブレーキ
[でぃすくぶれーき]
タイヤと同時に回転するディスクローターに、ブレーキパッドを押し付けて減速させるブレーキングシステムのこと。円盤状のローターをパッドで挟むことから、ディスクの名がついた。

テールスライド
[てーるすらいど]
ドリフト中にリアが滑ること。FRに多く見られる挙動。ケツが滑ることから、ケツ振りとも言われる。

トラクション
[とらくしょん]
駆動力・けん引力・グリップ力など、車を動かす力とそれを地面に伝える力のこと。
「トラクションがいいから、スタートの時に、車がぐっと引っ張られていくみたいなんだよな」

ドラムブレーキ
[どらむぶれーき]
ホイールと一体になって回転する円筒形のドラムの内側にブレーキシューを押し付けて、その摩擦で回転を止めようとするブレーキングシステム。サイドブレーキで使われていたりもする。

トランスミッション
[とらんすみっしょん]
エンジンの回転数をタイヤに伝えるための変速装置。マニュアル（MT）とオートマチック（AT）がある。ゲーム内にある5速MTから6速MTへのチューンは、実際には100万円くらいかかる。

ドリフト
[どりふと]
タイヤを滑らせながら走るテクニック。
→ゲームでのテクニックはP56参照

トルク
[とるく]
回転する力のこと。エンジンがどれだけ力強く回っているのかを表わしている。言ってみれば、エンジンの力強さ。エンジンの性能を見る上で、とても重要なもの。
→最大トルク（P108参照）

な

鳴く
[なく]
走り屋たちはタイヤのスリップする音をこう表現する。ドリフトにつきものの音だけに、「タイヤを鳴かせる」=「ドリフトする」という意味でも使われている。

用語辞典

「あそこのS字は、タイヤを鳴かせっぱなしで抜けた方がいいのかな？」

燃焼室
[ねんしょうしつ]
シリンダー内において、ピストンが一番上（上死点）にある時に残る、混合気が圧縮されている空間のこと。要するに、燃料を爆発させる空間のこと。この爆発がピストンを押し下げて、クランクを回し、車を動かす力となっていく。

燃費
[ねんぴ]
燃料消費のこと。燃料1リットルでその車が何キロ走ることができるか、で表す。
「僕の車は5キロくらいなんすよ」
「めちゃめちゃ燃費悪いじゃん！」
などと使われるかもしれない。

ノッキング
[のっきんぐ]
エンジンの中から小さいハンマーで早い調子で叩くように響く音。また、その音が出る現象のこと。これは、エンジン内での異常燃焼が原因で、音速を超える衝撃波の反射音がその音の正体。
「ノッキングってさ、酷いときにはエンジンが壊れちゃうんだぜ」

は

排圧
[はいあつ]
排気ガスの圧力のこと。

ハイカム
[はいかむ]
カムはカムシャフトの略。燃焼室の吸気、排気バルブの開閉量や時間を調節して、混合気の吸入量や排気タイミングを変化させる。ハイカムとは、このバルブの開閉量を大きくしたもの。

ハコ車
[はこしゃ]
レーシングカーに対して、乗用車タイプの車のことを言う。
「屋根があって、箱みたいだからハコ車って言うんだね」

バックミラー
[ばっくみらー]
後方の状況を確認するために、車内に付けられた鏡。和製英語で、英語ではリアビューミラーやドライビングミラーと言う。決して、坂東人形をぶら下げるための場所じゃない。
「バックミラーにジャラジャラといろんなものをぶら下げてる車を見かけるけど、邪魔じゃないのかね？」
「そんなの人の勝手だろ」

バッテリー
[ばってりー]
蓄電池。車に積んである電装品を動かすための電源。エンジンを回さなくともルームランプなどが使えるのは、このバッテリーが電源となっているから。そして、このバッテリーは、エンジンを回すことで充電する。だから、エンジンを止めたまま、電気を使い過ぎるとバッテリー切れを起こすことになる。

馬力
[ばりき]
仕事率の単位。英馬力(HP)と仏馬力(PS)があり、日本では仏馬力の単位を使っている。
→最高出力（P15、P108）参照

パワーフロー
[ぱわーふろー]
エアクリーナーの一種。ゴミを取り除く抵抗を少なくしているので、吸気効率は高い。エンジンメンテナンスの費用や手間よりもパワーを重視する人用のパーツと言える。

半クラッチ
[はんくら]
クラッチペダルから足を離している時は、動力が完全に(100%)伝わっている状態。クラッチペダルを完全に踏んでいる時は、動力が全然(0%)伝わっていない状態。その間が、半クラッチ状態。マニュアル(MT)車の発進には常にこの状態が必要となる。また、これを多用すると、クラッチが早く消耗する。もし、まだ免許を持っていないなら、教習所とかで「じゃあ、半クラって何%の状態だ？」と聞かれたら、間違っても「50%」などと言ってはいけない。教官連中がよろこんでイヤミを言ってくるからね。

ピーキー
[ぴーきー]
エンジンから発生するトルクが回転数の狭い範囲で特に大きくなる状態のこと。タイミングが合えば大きなトルクが得られる。反面、タイミングがずれるとトルクの落ち込みが激しい。また、そうした特性のエンジンを言う場合もある。

フェード
[ふぇーど]
ブレーキの効き目が落ちていくこと。ブレーキを使い過ぎると、ローターやパッドの温度が上昇し、効きが悪くなってしまう。
→ブレーキローター（P38）参照
→ブレーキパッド（P38）参照

フォグランプ
[ふぉぐらんぷ]
日本語にすれば「霧灯」。濃霧時につける淡黄色のランプ。霧もない夜間にこれを点灯して走られると、まぶしくてかなり嫌な感じだ。

フューエルポンプ
[ふゅーえるぽんぷ]
車の燃料ポンプのこと。エンジンの馬力を上げるチューンをしていくと、必ず大量の燃料を使うようになるので、これを大容量（強化）のものに換える必要が出てくる。
「俺、フルチューンするつもりだから、さっさと強化フューエルポンプをつけちゃったよ」
「まだエンジンはノーマルじゃんか」

ブラインドコーナー
[ぶらいんどこーなー]
見通しが悪く、曲がった先が見えないカーブ。

フリクションロス
[ふりくしょんろす]
フリクションとは摩擦力のこと、それをロスするってことだから、要するに滑ってしまって力が十分に伝わらない状態をいう。

フルチューン
[ふるちゅーん]
フルにチューニングした状態のこと。または、その状態にある車のこと。要するに、チューニングできることは全部やった、ということ。
「フルチューンするとさ、別の車が1台とか2台とか買えちゃうくらい金がかかるんだよね」

ブレーキライン
[ぶれーきらいん]
ブレーキを踏んで油圧でキャリパーをコントロールする。そのオイルの入っている管が、ブレーキラインというゴムのホース。これをテフロン製のものに換えると、油圧でライン自体が膨張することがなくなって、鋭敏なレスポンスが得られる。要するに、ブレーキの効きが素早くなるということ。

ヘアピンコーナー
[へあぴんこーなー]
髪止め（ヘアピン）の湾曲に似た、ほぼ180度向きを変えるようなカーブのこと。ヘアピンカーブとも。

ボア
[ぼあ]
エンジンシリンダー内のピストンの直径のこと。チューニングでボアアップと言えば、ピストンの直径を大きくして（シリンダーの内径を大きくして）排気量を上げるということ。
「タービンをチューンしたら、次はボアアップしないと加速が上がらない」

ホイールスピン
[ほいーるすぴん]
タイヤを回す力を急激に、そして過剰に加えると、グリップ力を超えて、タイヤが空回りする。これがホイールスピン。ロケットスタートをした時など、タイヤが一気に回り、この状態になる。
「お前のギャグはホイルスピンしまくりだな」とはあまり聞いたことがない。

ホイールハブ
[ほいーるはぶ]
車軸とホイールをつなぐ部品。

ホイールベース
[ほいーるべーす]
簡単に言ってしまえば、前後のタイヤ間の距離、と思っていい。
「俺の車ってホイールベースが長いから、小回りが効かないんだよね」

ポート
[ぽーと]
エンジン内で吸排気が流れるところ。ポート研磨はポートを広く削り、流れを良くすること。サイド、ペリフェラル、ブリッジ各ポートには、ポートをエンジンのどこに設けるかという違いがある。実際には同時改造は不可能。

マグネシウムホイール
[まぐねしうむほいーる]
マグネシウム素材のホイール。非常に軽く、足回りの軽量化には欠かせないパーツ。

ミッドシップ
[みっどしっぷ]
エンジンが真ん中に積んである車のこと。車体の前後左右のバランスが非常にいい。
「俺の車は、レーシングカーと同じでミッドシップだからコーナリング中でも安定してるぜ」

メインシャフト
[めいんしゃふと]
主軸。駆動系にあって、動力を伝えるための軸。

メタルパッド
[めたるぱっど]
アスベスト（石綿）を用いていないブレーキパッド。代わりにスチールウールを用いるが、フェードしやすくなっているので、耐久性の保護が必要。
→フェード（P110）参照

焼きつき
[やきつき]
金属の滑る面が摩擦熱によって融けてくっついてしまう現象。エンジンのシリンダーとピストンで起こる現象。
「うわあ、エンジンが焼きついちゃったよ」

4WD
[よんだぶりゅーでぃー]
４輪駆動車のこと。前後の全てのタイヤをエンジンが動かす車のこと。直進する時の安定性に優れており、スポーツカーに多く採用されている。
「街中から田舎道まで走るなら、やっぱ４駆しかねえだろ」

ライトチューン
[らいとちゅーん]
吸排気、足回り、ロムチューンまでのチューニングをまとめてこう呼ぶ。
「とりあえず、ライトチューンだけはしてあるんだ。これから金を貯めて、最終的にはフルチューンまでいきたいよね」

ライン
[らいん]
ここでは、走行ラインのことを言う。走っていくための自分なりの道。よくいう「アウト・イン・アウト」というのも、ラインのひとつ。
「ラインを読んで走らなきゃ」
「ライン取りが重要だよね」

レッドゾーン
[れっどぞーん]
タコメーターで赤く塗られた部分。エンジンの許容回転数を超えていることを示す。イエローゾーン（許容回転数内）の設定されているメーターもある。
「俺の貯水タンクは、既にレッドゾーンに突入した」などと高速道路でパーキングを探すことはありがち。

ローター
[ろーたー]
ロータリーエンジンのハウジング内に入っている、各辺に膨らみのある三角形のおむすび型の回転パーツ。これが回転することで、吸入、圧縮、燃焼、排気を繰り返す。レシプロエンジンに例えるなら、ハウジングはシリンダーのようなもので、ローターはピストンのようなものと思えばいい。ただし、レシプロエンジンのようにピストンの上下運動を回転運動に変えるのではなく、ローター自体が回転運動をしているという違いがある。

ロータリーエンジン
[ろーたりーえんじん]
エンジン自体で回転力を作り出すタイプのもの。だから、ピストンやクランクシャフトがない。そのため、ゲーム内では、特殊なチューニングパーツが用意されている。
「ロータリーエンジンの車ってさ、どこまでも回っていけるような、モーターみたいな感覚があるよね」

ロール
[ろーる]
横揺れのこと。例えば、コーナリング中に、車体が傾くことなどを言う。
「足回りがやわらかいから、ロールがすごいね」

首都高バトルR　公式ガイドブック

1997年5月23日　初版発行

発行人　廣瀬禎彦
編集人　浜村弘一
副編集人　野田稔
編集長　田原誠司
副編集長　坂本武郎/鈴木弘明
進行管理　高橋敦子
制作購買　中尾敬子

発行所　株式会社アスキー
〒151-24　東京都渋谷区代々木4-33-10
電話　03-5351-8111
発売元　株式会社アスペクト
〒160　東京都新宿区西新宿3-11-20　オフィススクエアBLD新宿5F
電話　03-3299-1493
印刷　図書印刷株式会社

企画　飯田真佐史(JK・VOICE)
構成　米田崇(JK・VOICE)
執筆　新城健一
執筆監修　若佐誠
北林治(PENTROOF)
デザイン　斎藤克哉(SNOW PILES UP)
カバーCG　田邊恒(OX)
CG　佐和健治
編集　大谷芳弘/石橋宏資(ファミ通書籍編集部)
編集協力　飯田史代(JK・VOICE)
デザイン協力　石川明子(ファミ通書籍編集部)
写真　内藤敬仁/森若匡
写真提供　株式会社三推社
制作協力　坂東正明(坂東商会)

本書の内容についてのご質問は、祝日を除く毎週火曜日から木曜日までの、午後2時から4時までのあいだに、電話03-5351-8365まで。なお、ゲームの内容に関するご質問についてはお答えできませんので、ご了承ください。

定価はカバーに表示してあります。
ISBN4-89366-729-7

●1188993

Printed in JAPAN

ISBN4-89366-729-7

C0076 ¥950E

9784893667298

アスペクト

定価 本体950円＋税

1920076009501

ISBN4-89366-729-7

C0076 ¥950E

9784893667298

アスペクト
定価 本体950円 +税

1920076009501

独占情報満載で超充実の内容!!

現役チューナーの解説付「パーツカタログ」
各コース別最高速タイムアタック攻略
隠し車、隠しコースも必ず使える必勝チャート